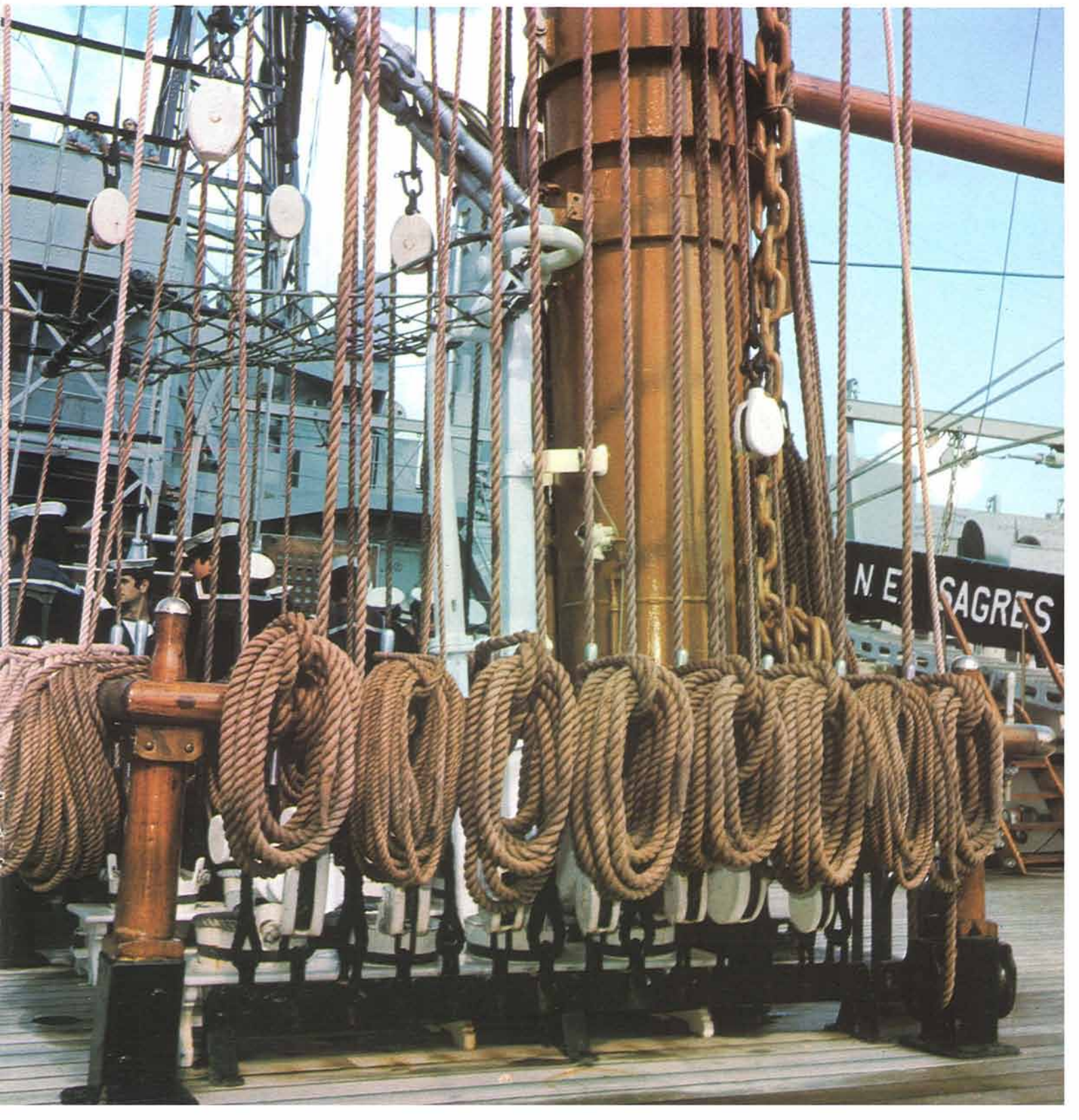
N.º 31 / ABRIL 1974 / ANO III

revista da ARMADA



sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
M. Horta	**Efemérides Navais** João d'Azevedo Coutinho Fala dos Marinheiros	4
S. Elpídio	**A Pátria Honrai**	6
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	7
F. Campos	**Recordando uma viagem da «Sagres» em 1943**	8
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** A Arquitectura Renascentista em Portugal	9
Redacção	**Voz da Abita**	14
M. Santos	**Mãe, Doce Mãe**	15
M. Horta	**Notícias Pessoais**	16
S. Elpídio / M. Horta	**Saibam todos**	17
B. Carreira/S. Elpídio	**Curiosidades**	17
S. Machado	**O Astrolábio e a Balestilha**	18
S. Oliveira	**Desportos**	21
G. Brandão/V. Pinto	**Filatelia**	25
S. Elpídio	**Reportagem**	26
S. Machado	**Quarto de Folga**	32

A fragata «Pero Escobar» fundeada em Atenas, por ocasião de uma viagem de instrução, em 1973

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
do Ministério da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Ministério da Marinha
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 31 / ABRIL DE 1974 / ANO III

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Ultramar, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

Navio-Escola «Sagres»
Mesa das Malaguetas

(Foto de A. Fernandes, Fotóg. do Gab. de Fotogr. do EMA)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

nota de abertura

HERÓIS DO MAR...

Nós, os da Marinha de Guerra, sempre fomos amigos dos pescadores. Uns porque lidaram com eles nas capitanias e observaram a sua boa índole, outros porque nasceram em terras de borda-d'água e desde meninos se acostumaram a admirar a sua rija têmpera, e todos, em geral, porque os vemos no mar, com todas as condições de tempo, lutando com dureza para ganhar o pão de cada dia.

Nas minhas andanças pelo mundo, tive ensejo de os conhecer de perto a bordo de um navio que comandei, em estudos de pesca na costa de Angola. Nunca vi gente mais desembaraçada nem melhores marinheiros. Até dava gosto vê-los trabalhar!

Vivendo o dia-a-dia, sem nunca terem mais que o suficiente, e quantas vezes nem isso, arriscando constantemente a vida, arrostando ventos e temporais, por vezes naufragando, e até morrendo, os pescadores merecem a admiração e o respeito de toda a gente. Eles são, verdadeiramente, heróis do mar...

Com.

Efemérides Navais

JOÃO D'AZEVEDO COUTINHO

Fala dos Marinheiros

Os acontecimentos de 19 de Outubro em que haveriam de ser assassinados, além do presidente do Ministério, dois ilustres oficiais da Armada – almirante Machado dos Santos, fundador da República e herói de Monsanto, e o comandante Carlos da Maia –, e em que tristemente tomaram parte algumas praças da Marinha, levou um jornalista (Gomes Monteiro) da revista «A B C» a ouvir João d'Azevedo Coutinho, de quem o entrevistador dizia: «... Esse oficial brioso da Armada, cujo passado é um rosário infindo de heroicidade magnânima nas paragens adustas dos nossos domínios de além-mar, que foi ídolo de toda a Corporação da Marinha nacional, que teve a coragem de sair a campo, lealmente, peito a peito, contra os seus adversários políticos, melhor do que ninguém nos poderia dizer, com toda a verdade, aquilo que precisávamos saber.»

Nessa entrevista, João d'Azevedo Coutinho, que então já não envergava a farda de Botão de âncora, narra-nos o episódio da «sua única derrota» e fala de marinheiros. Fala-nos de outra figura simbólica da Armada; do marinheiro nobre e ilustre que foi o contra-almirante Afonso Cerqueira. Dessa entrevista, respigámos:

«(...) E, quase sem dar por tal, o glorioso vencedor do Barué, Namarrais e outros combates onde se cobriu de glória e cicatrizes, traçou-nos, a cores bem fortes, o epílogo daquela aventura temerária.

– Estava tudo perdido. Os paladinos da causa pela qual eu me sacrificara seguiam, numa longa fila, vencidos mas não convencidos, a entregar-se à prisão, ao coronel sr. França, director das Cadeias Civis.

Ao largo, ouvia-se o vozear da multidão, num «crescendo» irritante e enervador. E, sem saber como, encontrei-me numa sala, logo à entrada do forte, onde se encontrava já Aires de Ornelas, Silveira Ramos, Álvaro de Mendonça, Teixeira de Almeida e outros, cujos nomes dificilmente poderia enumerar, visto tratar-se duma centena de amigos ali reunidos pela mais afincada das abnegações. Lá fora, a multidão continuava a rugir ameaçadora, sem compreender o nosso sacrifício. Não nos levara ali a cobiça de mandar, mas tão somente a ideia de salvarmos a nossa Pátria.

1.º-tenente João d'Azevedo Coutinho, na expedição de Barué.

Nos combates em que tomei parte, jamais acalentei a vaidade de ser ministro. Bati-me como português, reguei com o meu sangue paragens inóspitas, fitando a bandeira da terra que me foi berço.

Depois da minha derrota, a plebe, embravecida, rugia como uma tempestade, fazendo oscilar a porta do nosso refúgio, que DOIS MARINHEIROS, a muito custo, defendiam. Recordo-me que o capitão Delfim Maia, envergando o seu inseparável casaco de pele de foca, braços cruzados, uma lágrima suspensa na face imóvel, núncia dum desespero mal contido, fitava impassível essa porta, por detrás da qual aguardava uma hidra de quinhentas fauces escancaradas, prestes a devorar-nos.

Entre os gritos dos sitiantes ouvi o meu nome, sibilado numa intonação hostil. Não estava habituado àquilo. Se eu nunca recuara perante os piores adversários, havia de ficar ali, enclausurado, martirizando os ouvidos com aqueles gritos que me faziam mal, que nos contundiam com os nervos? Não. Não olhei às consequências e quis sair, quis gritar, por minha vez, à população enraivecida: «– Sou um apenas. Não caberá grande façanha a cada um de vós!»

Mas os meus amigos, barricando a porta com os seus corpos generosos, impediam-me a passagem.

Foi um momento angustioso para mim. Eu não podia continuar ali metido, manietado pela tradição estoica dos meus amigos, forçados a sufocar todo o meu brio de marinheiro, tudo o que de mais sagrado herdei do meu património de português legítimo.

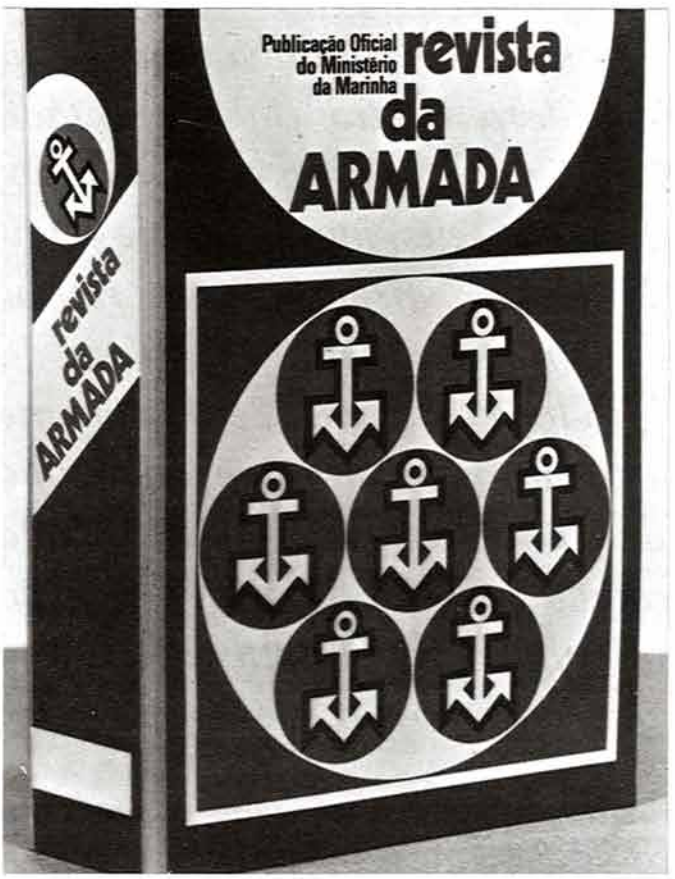
A porta, cedendo ao impulso da multidão, ia-se abrindo gradualmente, deixando ver esses DOIS BRAVOS MARUJOS que continuavam a defender a passagem, num desespero tenaz, não obstante a desproporção de forças. Eram apenas DOIS contra quinhentos indivíduos aquecidos pelos eflúvios duma vitória, assanhados pelo «delirium-tremens» do massacre.

Nisto, ouviu-se um burburinho entre os sitiantes. Era o comandante Afonso Cerqueira que, à frente dos seus marinheiros, dava entrada no forte, afastando a população ululante. Respirei, finalmente, não por mim, que já em grandes apertos me vira sem que abandonasse o sangue frio, mas por todos os meus amigos e ainda por esses DOIS MARINHEIROS que guardavam a entrada e acabariam por cair, vítimas da sua dedicação.

Pouco depois, abria-se a porta, surgindo no limiar o comandante Cerqueira. Apenas me divisou, o valoroso oficial avançou para mim, de mão estendida, como a provar-me com a sua lealdade que já não havia a recear. Em seguida, voltando-se para os seus marinheiros, ordenou-lhes que fizessem evacuar o forte, nem que, para o conseguir, fosse necessário fazer uso das armas.

E, momentos depois, não obstante os protestos da multidão, que desejava ver correr o sangue dos vencidos, o forte foi evacuado. E eis quanto lhe posso dizer – terminou o sr. João d'Azevedo Coutinho – acerca de Monsanto. Como vê, eu não poderia deixar de afirmar que os MARINHEIROS de então souberam honrar as gloriosas tradições da Armada portuguesa, a que pertenciam, e à qual eu muito me orgulho de ter pertencido.»

M. Horta
Sarg.-aj. L



CAPAS PARA A REVISTA

Com a saída do n.º 30 completou-se a primeira capa para arquivo da «Revista da Armada».

As capas impressas em «offset», são vendidas na nossa Secretaria ao preço de 25$00. Podem ser remetidas pelo correio a quem o solicitar, sendo o preço acrescido dos respectivos portes.

À ATENÇÃO DAS UNIDADES NAVAIS

A alteração de endereço de algumas unidades navais, que só tardiamente é conhecida na nossa Secretaria, tem motivado quer atraso no envio, quer o extravio dos exemplares da «Revista da Armada» destinados às mesmas.

Para evitar este facto, solicita-se aos comandos das unidades navais que comuniquem à Secretaria da Revista, com a antecipação possível, as alterações de endereço.

Normalmente os exemplares da Revista são distribuídos de 7 a 10 do respectivo mês.

a Pátria honrai

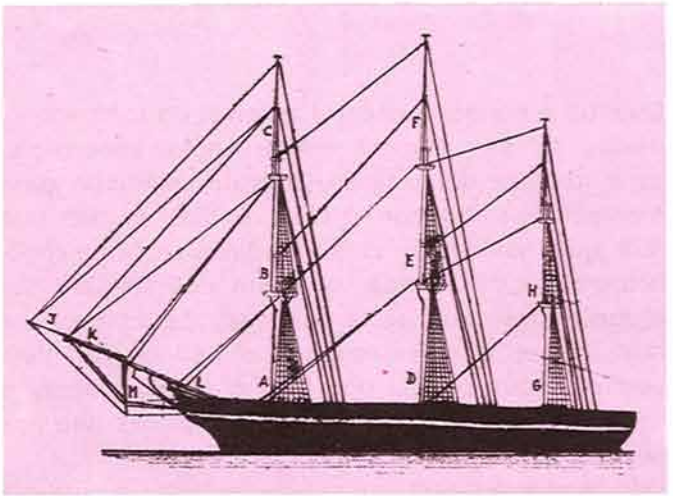
O sangue frio, decisão e coragem que o marinheiro fuzileiro especial 1334/67 MANUEL BERNARDINO DA SILVA MENDES mais uma vez demonstrou frente ao inimigo, no decurso de uma operação realizada em Moçambique, fizeram-no merecedor da medalha da Cruz de Guerra de 4.ª classe que justamente lhe foi atribuída.

Participando esta praça, que já em outras ocasiões se havia distinguido, no assalto a um grupo de palhotas ocupadas por inimigos, viu-se subitamente atacado por um destes elementos que empunhava uma arma; a sua metralhadora ligeira tinha montada uma granada defensiva mas, a presença próxima de camaradas seus, impedia-o de a utilizar; sem hesitação, disparou sem retirar a cavilha e a granada, caindo aos pés do adversário, pô-lo em fuga. Seguidamente foi no encalço de outro inimigo que tinha visto esconder-se no mato; embora alvejado com uma rajada, continuou a perseguição e conseguiu finalizar o duelo atingindo o seu adversário que caiu no rio, desaparecendo.

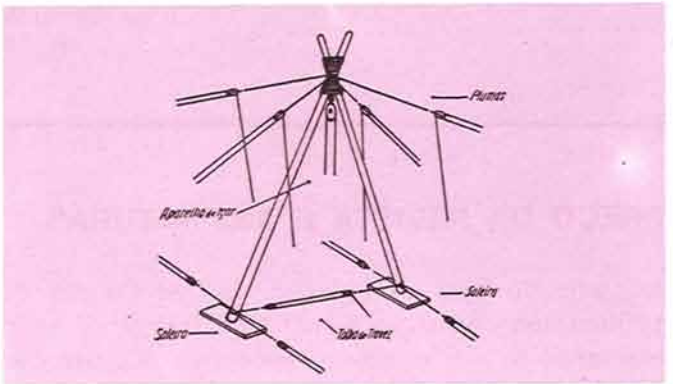
N. R.: *O marinheiro MENDES é natural de Abade de Neiva, concelho de Barcelos, distrito de Braga.*

Terminologia Naval

CABRESTO – corrente de ferro que atraca o gurupés para o beque, cujo chicote inferior se fixa a uma manilha no talha-mar, junto ao couce do beque e o superior a uma braçadeira no gurupés; pode existir mais que um cabresto, chamando-se então ao de dentro, que fica mais perto da roda de proa, primeiro cabresto, e ao seguinte, segundo cabresto; exteriormente a eles há um outro chamado contracabresto.

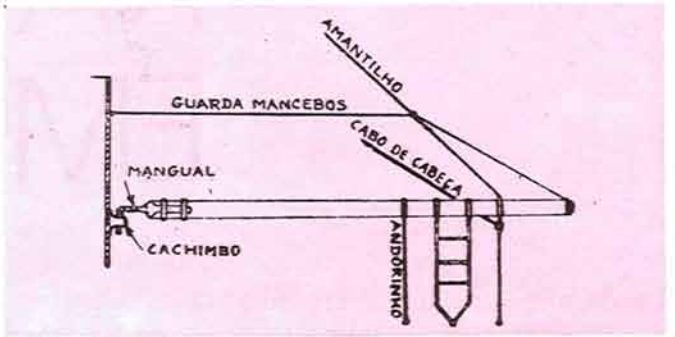


CABRILHA – aparelho de força que se improvisa a bordo para movimentar pesos; compõe-se de duas vergônteas cruzadas em tesoura perto dos topos, ligadas entre si por um botão, denominado portuguesa. Os pés assentam em soleiras, pequenas tábuas escavadas no centro. O aparelho mantém-se ao alto mediante dois cabos que vêm a olhais do convés e que se chamam plumas. Do ponto de cruzamento das vergônteas é passada uma estralheira que içará o peso.



CAÇAR – acção de alar as escotas das velas de modo a esticá-las mais ou menos pela sua parte inferior, para uma melhor acção do vento ou com vista a cerrar mais a bolina.

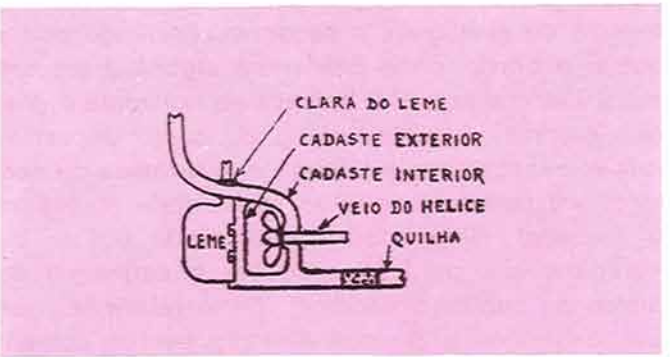
CACHIMBO – peça metálica destinada a receber o mangual da retranca ou do pau de surriola, servindo-lhes de apoio e de chumaceira no movimento de rotação.



CACHIMBO À AMURADA – termo de calão náutico que significa ter o cachimbo ao canto da boca.

CACHOPO – baixo de pedra fora de água que aparece por vezes coberto por espessa camada de areia; os cachopos da barra do Tejo, nos meados do século passado, encontravam-se à superfície da água.

CADASTE – peça que se monta na extremidade de ré da quilha para fechar à popa a ossada do casco e suportar o leme. Nos navios com um hélice central e leme de tipo ordinário, há dois cadastes, um exterior para suporte do leme e outro interior, em que é montado o hélice.



CÁFILA – comboio de navios mercantes.

CÁGADO – chapuz de madeira munido de dois gornes para dar passagem aos gualdropes do leme, nos antigos navios de madeira, onde aqueles mudam de direcção.

CAGALHOÇAS – termo de calão aplicado aos novatos em assuntos de marinha.

S. Elpídio
Cap.-frag. AN

RECORDANDO UMA VIAGEM NA "SAGRES" EM 1943

Corria o mês de Dezembro de 1943.

A «Sagres» subia lentamente o rio de La Plata, lutando denodadamente com os seus pequenos motores contra a impetuosidade da corrente do enorme rio, cujas margens não se avistavam. Foram cerca de 30 horas, se não estamos em erro, que levámos a subir o rio, desde a foz até ao cais de Puerto Nuevo, em Buenos Aires, que se encontrava desoladamente vazio, em profundo contraste com as imensas multidões que anos atrás nos haviam esperado nas cidades de S. Salvador e Rio de Janeiro. No entanto, pouco a pouco, à medida que se tornava conhecida na grande cidade a presença do navio-escola português «Sagres» no cais, este foi-se enchendo de uma multidão ruidosa, agitada, que alegremente nos saudava numa mescla de português e espanhol, ansiando poder entrar a bordo, onde decorriam alguns actos oficiais. Entretanto, o Sol baixava no horizonte e nós, que éramos ao tempo aluno do curso de extra-especialização em sinaleiros e estávamos de serviço, prestámos atenção ao navio-chefe argentino, o cruzador «Puyrredon», aguardando o içar da «preparativa», para se proceder à cerimónia do arriar da bandeira nacional. Deve referir-se, que ao chegarmos a Buenos Aires, o senhor comandante determinara que se içasse uma bandeira de 12 panos, que era, na realidade, uma imensidão de verde-rubro.

Ao pôr-do-sol, o cais encontrava-se literalmente coalhado de gente. No tombadilho, a guarda havia formado bem como a charanga. Ao toque de sentido, a que se seguiram os hinos de Portugal e da Argentina, a multidão emudeceu e em todo o cais, respeitosamente, de cabeça descoberta, seguia com os olhos o descer do lais da carangueja do símbolo da nação portuguesa, que por nós estava a ser arriado, lentamente, a dividir a adriça pelos compassos dos hinos nacionais.

Quando a bandeira chegou ao nível do tombadilho, devido ao seu enorme comprimento, escorregou para fora da balaustrada, ficando pendente para o cais, mas sem tocar no chão. Então, um indivíduo dos que estava no cais, modestamente vestido, homem de meia-idade, de rosto curtido pelo Sol ardente das pampas argentinas, de chapéu na mão, pegou comovidamente no pedaço de filele vermelho que pendia do navio e religiosamente o osculou, humedecendo-o com as lágrimas que dos olhos lhe brotavam.

Depois, correu para o meio da multidão e com ela se confundiu.

Já passaram 30 anos sobre o facto que acabamos de narrar, mas nunca mais se nos varreu da ideia a imagem desse emigrante possivelmente desiludido e envergonhado.

F. J. de Campos
1.º-ten. SG

PREÇO DA REVISTA E ASSINATURAS

A partir do número anterior, as assinaturas de 12 números passaram a custar 50$00.

Manter-se-á, até ao termo respectivo, o custo das assinaturas feitas anteriormente.

O preço de venda avulso passou a ser de 5$00 cada exemplar.

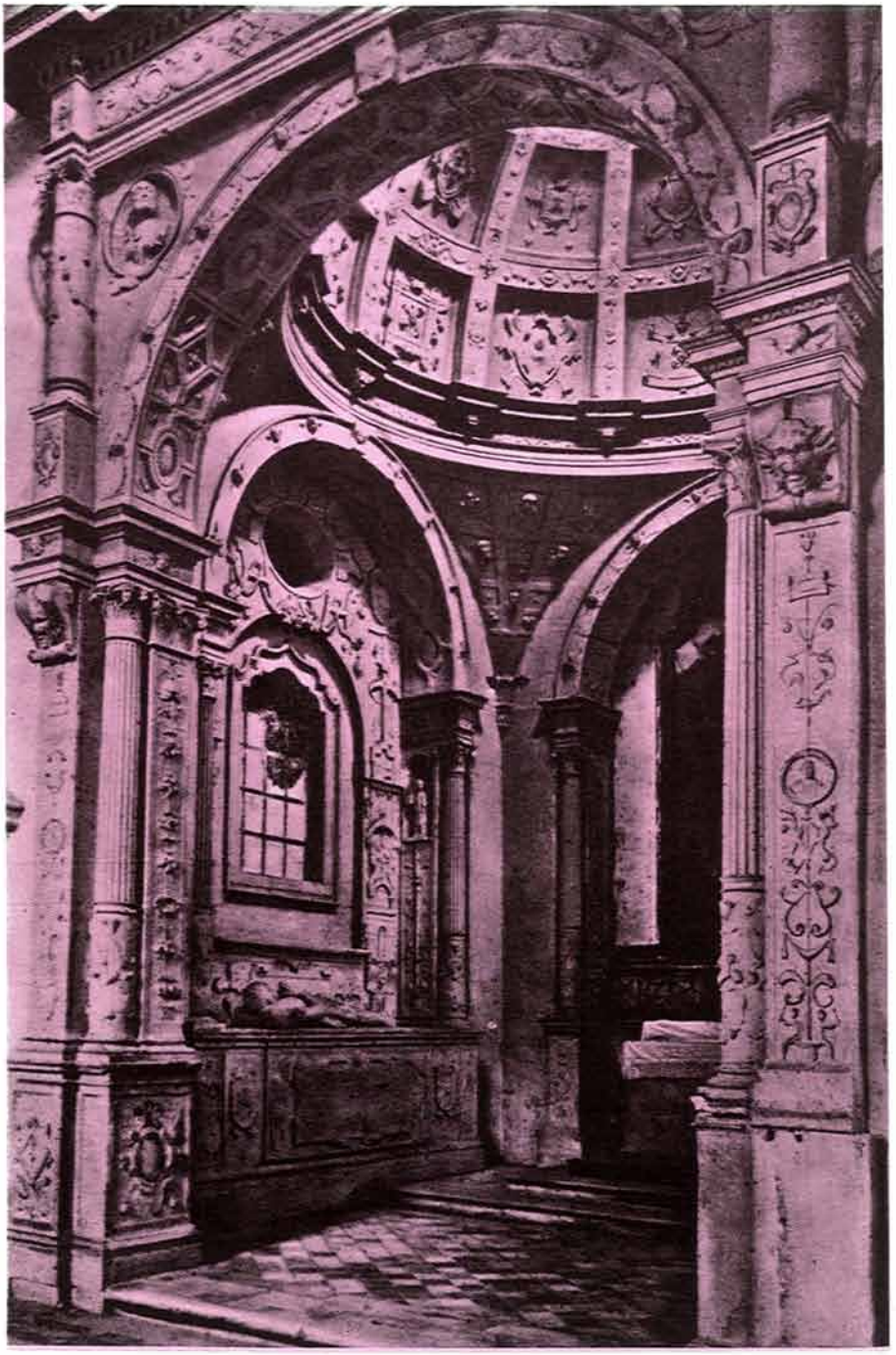
A ARQUITECTURA RENASCENTISTA EM PORTUGAL

Porta Especiosa. Sé Velha. Coimbra

A Renascença teve origem na Itália no século XV e prolongou-se pelo século XVI, irradiando praticamente a toda a Europa. Como o próprio nome indica, esta nova «ordem» estética retomou, adaptando-a, a arte clássica greco-romana. Tanto a escultura como a arquitectura adoptaram os padrões helenísticos. Este surto artístico anunciava uma nova era – a Idade Moderna. Portugal foi sensível a essa renovação, até porque, com os Descobrimentos, tomara papel importante no advento dessa época histórica. A primeira fase do renascimento português, no âmbito artístico, correspondeu a um estilo genuinamente nacional – o Manuelino –, sem influências italianas e europeias significativas. A segunda fase denuncia já essas influências e corresponde ao reinado de D. João III, que preferiu o novo estilo em detrimento do manuelino. A fase última é já arcaizante e abre as portas a uma nova concepção estética – o Barroco.

O que caracteriza concretamente, no âmbito da arquitectura, o estilo renascentista é a adopção de formas já exploradas nos grandes monumentos gregos e romanos. Nas fachadas, colunas das várias ordens – dórica, jónica e coríntia –, com frontões triangulares, como no Parthénon, e janelas de tímpanos também triangulares; no interior, colunas das mesmas ordens que aguentam abóbadas de berço (hemicilíndricas), apoiando-se em arquitraves ou entablamentos que assentam nos capitéis dessas mesmas colunas. Em certos casos, a planta é circular com capelas periféricas irradiantes, normalmente cobertas por abóbadas em cúpula ou lanterna. Em plantas convencionais, o cruzeiro (zona de cruzamento da nave axial com o transepto) é, por via de regra, coberto com abóbada de lanterna.

Nos palácios, vemos as mesmas colunas e arcos, nichos com cobertura em concha abrigando esculturas e, espalhados pelas fachadas, medalhões esculpidos.



Capela dos Reis Magos. S Marcos. Coimbra.

A transição do estilo manuelino para a Renascença italianizante fez-se através dos arquitectos Diogo e João de Castilho, que adoptaram o estilo de raiz biscaina conhecido depois pelo nome de «plateresco». Um exemplo típico é a parte do claustro dos Jerónimos que dá para o terreiro. O interior, devido a Boitaca, é gótico; o exterior, da autoria de João Castilho, é plateresco.

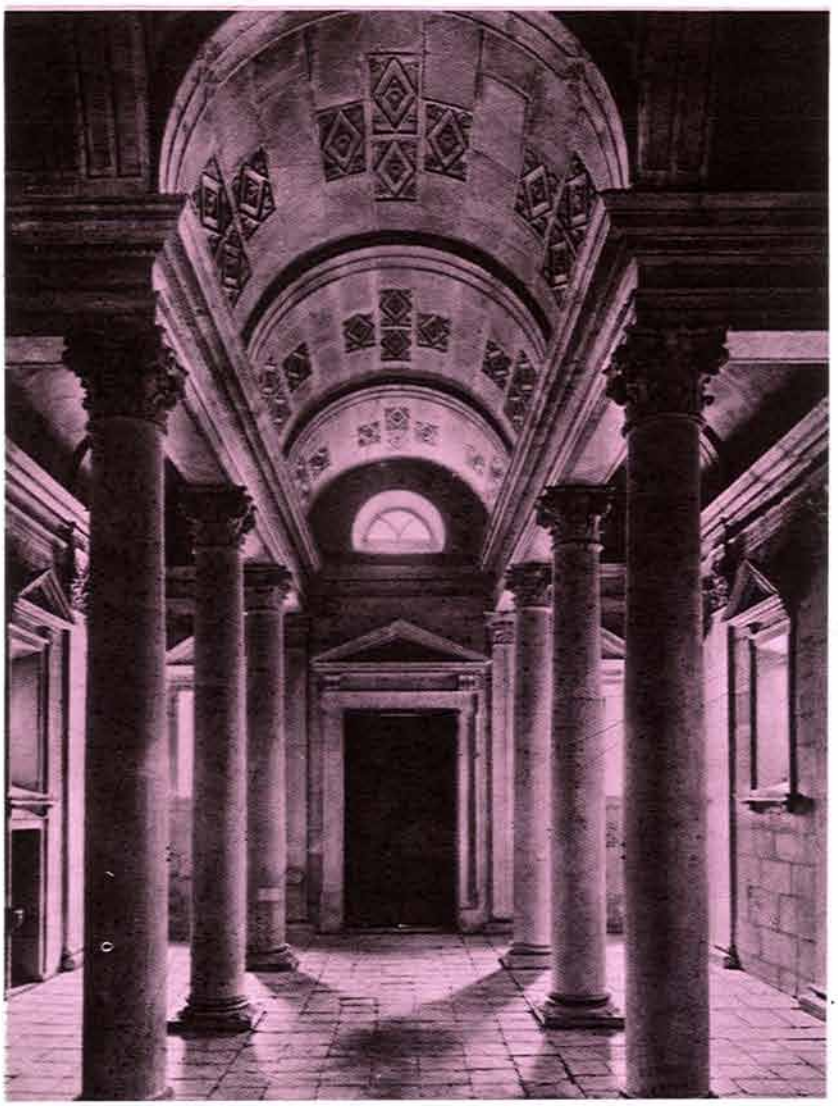
Os arquitectos portugueses responsáveis pelos monumentos de cunho italiano foram Miguel de Arruda, Diogo de Torralva e Afonso Álvares.

Com a mudança da Universidade para Coimbra, durante a reforma posta em vigor por D. João III, esta cidade tornou-se um centro renascentista e a nova ordem estética foi adoptada como norma na construção dos vários colégios que o rei mandou edificar. Quem visitar a Sé Velha, dar-se-á conta desse enxerto, quanto a nós monstruoso, que é a Porta Especiosa, adossada aos vetustos muros românicos da Sé, construção arquitectónica do mais típico renascimento francês. Trabalharam em Coimbra os arquitectos João de Castilho, João de Ruão e o italiano Filipe Tércio. A maior parte dos monumentos da Renascença desapareceu; ficaram no entanto alguns que se podem considerar verdadeiras jóias desse estilo, como a Capela dos Reis Magos, em S. Marcos, característica do renascimento coimbrão. Tomar foi outro centro onde a Renascença ficou assinalada através da obra de Diogo de Torralva. É dele o claustro principal do Convento de Cristo (típico da segunda fase do Renascimento) que fica encostado ao flanco da nave manuelina do Convento e que oculta, por esse motivo, duas das belas janelas manuelinas devidas a Diogo de Arruda. Julga-se ser de Diogo de Torralva a belíssima Igreja da Conceição de Tomar, uma preciosidade concebida no mais puro estilo clássico. O seu interior faz-nos lembrar a harmonia, o equilíbrio e a sobriedade dos templos gregos. A igreja é pequena, apresentando três naves separadas por colunas coríntias. Sobre elas corre o entablamento donde se ergue uma abóbada de berço decorada com florões. A cúpula é dividida em caixotões como a da Capela de S. Marcos de que já falámos, com rosetas servindo de elemento decorativo.

Podem atribuir-se a Diogo de Torralva a Igreja da Graça e a Igreja do Convento da Mitra em Évora, a Capela-Mor de Belém e, possivelmente, a Ermida de Santo Amaro em Lisboa.

A fase terminal do Renascimento teve como arquitectos de mais nomeada Afonso Álvares e Filipe Tércio. Ao primeiro pertencem as Sés de Leiria (1550) e de Portalegre (1556), num

Claustro principal do Convento de Cristo. Tomar.



estilo muito sóbrio, quase sem decoração, usando ainda pilastras quadrangulares em vez de colunas e abóbadas artesonadas. Influenciadas pelo seu estilo, ou mesmo de sua autoria, são as igrejas de Estremoz, Monsaraz, Veiros, Arronches e Alcáçovas.

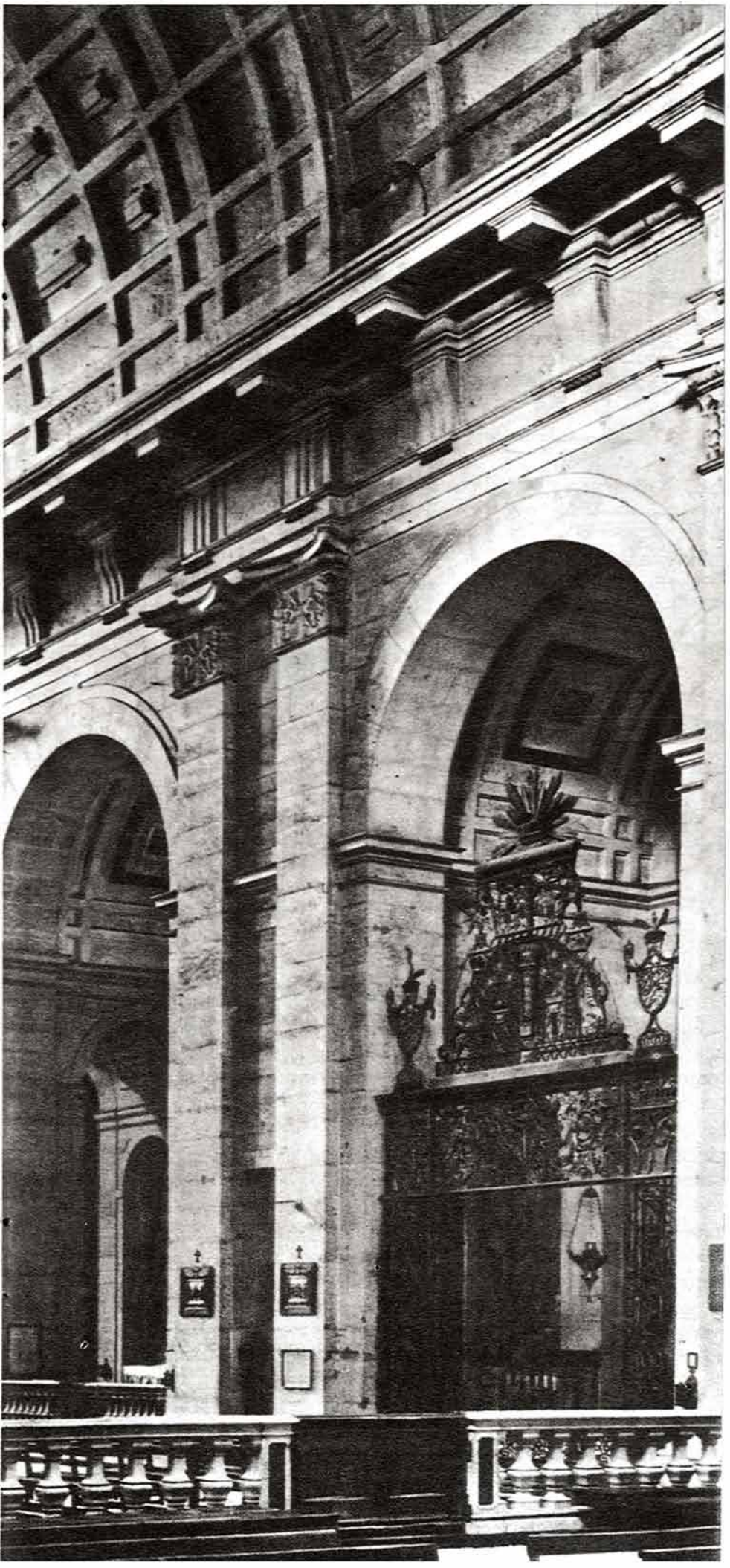
Filipe Tércio trabalhou em Portugal a partir de 1577, já no reinado de D. Sebastião. Com ele dava entrada no país um novo conceito arquitectónico de tipo veneziano, com uma ordenação diferente do espaço. Continuou a trabalhar em Portugal durante a vigência dos reis de Espanha. O professor Reynaldo dos Santos atribui-lhe a traça do Paço do Bispo em Coimbra (hoje Museu Machado de Castro) e a Igreja e Claustro da Serra do Pilar. Em 1594 fundava uma escola de arquitectura que veio a preparar alguns dos arquitectos que iniciaram o longo período barroco, tão da predilecção nacional.

Igreja da Conceição. Tomar.

Fachada de S. Vicente de Fora. Lisboa.

O monumento mais importante devido a Filipe Tércio é a Igreja de S. Vicente de Fora em Lisboa – obra grandiosa que exibe a maior nave da capital. A planta é em cruz, com capelas laterais ao longo da nave, salientes para o exterior e comunicando entre si. As pilastras, emparelhadas duas a duas, sobem adossadas aos muros até à cornija e têm capitéis decorados com setas, símbolo do martírio de S. Sebastião. A igreja foi chamada de S. Sebastião e S. Vicente e foi erigida sob a invocação destes dois santos.

Interior da Igreja de S. Vicente de Fora. Lisboa.



Entre as pilastras rasgam-se aberturas altas encimadas por arcos redondos que chegam quase à cornija e que dão para as capelas laterais. Abóbada de berço com caixotões de tons claros e diferentes uns dos outros para evitar a monotonia; nas capelas laterais, abóbadas apaineladas de mármores de cor. A fachada é o elemento mais típico da arte de Filipe Tércio. Apresenta grande pureza de linhas, com duas torres, sendo toda ela num só plano onde se distinguem dois corpos: um inferior de ordem dórica com três portas ao centro, em arcada, encimadas por três nichos; outro superior de ordem jónica com três janelas centrais; acima deste corpo destacam-se as duas torres de cúpula como remate perfeito e harmonioso da fachada. Sobre os nichos e janelas vêem-se tímpanos triangulares ou curvos criando uma certa variação rítmica. A escadaria e o átrio são proporcionados à fachada. A igreja serviu de modelo e inspiração para outros monumentos e a escola de Filipe Tércio irradiou a outros pontos do País sem no entanto se arraigar. Na realidade, não se coadunava ao espírito nacional o requinte da arte do Renascimento. Por isso ela esteve em grande parte ligada a mestres e arquitectos estrangeiros e aos tratados de arquitectura italianos da época.

O. Lemos
Cap.-frag.

Carta do "Pezinhos", cabo M

«Já há tempos que estou em terra, e começo a ter saudades do mar. A última vez que naveguei foi há uns seis meses, a bordo de uma fragata em exercícios NATO. Lembro-me tão bem...

Saímos de noite e, enquanto descíamos o rio, olhávamos para o casario iluminado da cidade, invejando os felizes «terráqueos» que se preparavam para dormir em sossego, enquanto nós iamos para o mar «bater cabeça».

Logo que deixámos o abrigo da costa, começámos aos trambolhões. Louça partida... tudo a ranger... vómitos... o costume! Seguiram-se três dias muito duros de roer. Vento forte do SW e muito mar, e consequentemente muito balanço... Só uma vez conseguimos comer à mesa; de resto, foi sempre de pé, com o prato na mão, e fazendo prodígios de equilíbrio! Volta e meia, um balanço mais forte fazia-nos correr todos a um bordo, como um corpo de coristas executando um estranho bailado. As cadeiras e bancos, apesar de deitados, rebolavam de um lado para o outro, como impelidos por forças ocultas. No convés, tinha que se passar com cuidado, e agarrado a cabos de vaivém, para não ir pela borda fora enrolado numa vaga. Na cozinha, era um martírio para fazer a comida, e mesmo com as panelas amarradas, entornavam-se as sopas.

E no meio desta «animação», os exercícios continuavam. Navios de superfície, submarinos e aviões desenvolviam os temas respectivos, imperturbavelmente, e sem uma falha!
Quando, ao fim de quatro dias, foi dada ordem para regressar à base, o mar parecia um lago. Custava a crer que fosse o mesmo onde, nos dias precedentes tanto tínhamos sofrido.»

«O meu compadre Xico, o tal que tem automóvel e vive bem, já há tempos andava a desafiar-me para irmos à Beira comer um cabrito e beber uns copos em casa de um amigo que lá tem. Até agora ainda não tinha calhado, umas vezes porque eu não podia, e outras porque não podia ele.
Desta vez foi. Saímos de Lisboa muito cedo, para ir sem sobressaltos nem correrias. Mas, o pior é que a estrada não é só nossa, há que contar com os outros, e a verdade é que quando me sentei à mesa dos tais amigos, ainda estava com o coração aos pulos! O que nós sofremos durante o trajecto, nem o leitor queira saber! Camiões gigantes, que ocupavam toda a estrada, e quase nos atiravam para fora dela quando os íamos a ultrapassar... carros que passavam por nós em curvas ou lombas, sem ver nada para a frente, fiados apenas na Divina Providência... ciclistas aos SSS, como se fossem navios em ziguezague para evitar submarinos... peões a fazer «quites» aos carros, como os toureiros fazem aos touros... motoretas com o irritante barulho do escape livre... carroças... burros... porcos... cães... gatos... galinhas... patos... perus...
Perto da Batalha, antes de chegar à curva para Fátima, uma senhora gorda, tão gorda que nem podia virar o pescoço, guiando um grande espada, ultrapassou-nos, precisamente na altura em que vinha um camião em sentido contrário, e se não fosse o meu compadre guinar para a valeta, tínhamos ficado feitos num figo! A senhora gorda, nem deu conta e seguiu impávida e serena ao seu destino. No Buçaco, na curva a seguir ao Luso, vinha um ciclista fora de mão, e passámos-lhe uma barba que ele até abanou em cima do selim! Quando íamos a chegar a Tondela, naquela maravilhosa estrada que leva a Viseu, surgiu do lado direito um carro de bois, e foi preciso uma grande habilidade do Chico para passar rente aos animais sem lhes partir... nada!»
«Enfim, fomos e viemos inteiros e comemos uma bela almoçarada mas, mesmo que o Chico me torne a convidar, não vou. Prefiro andar no mar, que ao menos aí há regras para evitar abalroamentos que todos cumprem, ao contrário do que acontece na estrada, onde ninguém liga nenhuma...»

Do cabo FZ n.º 6774, Fernando Ribeiro Dias, em serviço nas Terras do Fim do Mundo, em Angola, recebemos uma carta de que transcrevemos:

«Vila Nova da Armada, 4-2-74.
Finalmente, escrevo a carta que há muito tempo vos devo. Queria agradecer a contribuição da Revista para nos amenizar a vida nestas longínquas paragens. É ela e as cartas da família e dos amigos que mais nos ajudam a manter o moral.
Vou na minha 4.ª comissão de serviço. Combati, trabalhei, sofri e rezei. Vi homens morrer com um sorriso nos lábios. Conheço o medo de perto e aprendi a dominá-lo. Por mais estranho que pareça, a guerra tornou-me mais humano. Quando regressar serei melhor do que era. (...)»

MÃE, Doce MÃE

Mãe, voltei a ser pequenino. Não sabias?
Voltei a percorrer campos e maninhos
e a lançar meu pião pelos caminhos
e a comer do pão que tu fazias.

Voltei a sentir doces alegrias;
recordando o chilrear dos passarinhos
e os teus afagos e carinhos,
com que docemente me cobrias.

Mãe, as lágrimas tristes que derramo,
fazem-me ver e sentir o que perdi
ao deixar de ser criança inocente

Por isso, ó Mãe que tanto amo,
voltei a ser criança, só para ti,
p'ra chorar em teu regaço eternamente.

Manuel J. L. dos Santos
Cabo A

notícias pessoais

CASAMENTOS

Subtenente TE RN Francisco Alberto Ramos Leitão com D. Isilda Maria Lopes de Sousa, em 19-1-74.
Aspirante TE RN José Manuel Pereira da Costa Branco com D. Maria Lisete Farinha de Oliveira Cabrito, em 5-1-74.
1.º-sarg. M José Ricardo Pinto com D. Celeste Santos Gomes, em 3-2-74
1.º-sarg. AES Francisco Manuel Neto Vidigal com D. Maria Ester de Jesus Filipe, em 13-1-74.
2.º-sarg. H Fernando António Fernandes Damião com D. Maria Emília Lopes de Azevedo Fernandes, em 5-1-74.
1298/71/Mar. CM Francisco Oliveira Nobre Antunes com D. Isilda Valente de Carvalho, em 26-1-74.
400/72/Mar. A José Maria Santos da Vasa com D. Zelinda da Conceição Ferreira Moreira, em 27-1-74.
1712/72/Mar. E Eduardo Fernandes Martins com D. Ana Maria Raposo Guerreiro, em 20-1-74.
1796/72/Mar. CM Alcino Augusto Moreira Volga com D. Deolinda Antónia Marques Ferreira, em 17-2-74.
1380/71/1.º-gr. A Abílio Vieira dos Santos com D. Laura da Silva Oliveira, em 19-1-74.
602/72/1.º-gr. FZ Valério Delgadinho Azenha com D. Maria João Borges Madeira, em 30-1-74.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-ten. José Manuel Brandão Pereira, em 31-1-74 (Res. Ab).
Cap.-ten. José Manuel da Costa Ilharco de Moura, em 31-1-74 (Res. Ab).
Cap.-ten. Luís José dos Reis Cohen, em 31-1-74 (Res. Ab).
Cap.-ten. EMQ Jaime Túlio Saldanha da Cruz, em 18-2-74.
Cap.-ten. EMQ Francisco da Silva Martins Gomes, em 31-1-74 (Res. Ab).
Cap.-ten. EMQ José Manuel Socorro Domingues, em 31-1-74 (Res. Ab).
Cap.-ten. AN José António Aguiar Cardoso, em 31-1-74 (Res. Ab).
Cap.-ten. AN António Manuel Farelo da Costa Fernandes, em 31-1-74 (Res. Ab).
1.º-ten. Jorge Manuel de Almeida de Eça Soares, em 31-1-74 (Res. Ab).
1.º-ten. António Eduardo Ferreira de Sequeira, em 31-1-74 (Res. Ab).
1.º-ten. António Bernardo Brito e Cunha, em 31-1-74 (Res. Ab).
1.º-ten. MN Dinis da Silva Noivo, em 31-1-74 (Res. Ab).
1.º-ten. EMQ Manuel Serpa Leitão, em 31-1-74 (Res. Ab).
1.º-ten. EMQ José Manuel Ventura Gonçalves Pereira, em 31-1-74 (Res. Ab).
1.º-ten. SE José Vicente de Moura, em 31-1-74 (Res. Ab).
1.º-ten. SG Onofre Silvério da Rocha, em 4-2-74.
2.º-ten. SG Domingos Ferreira Duarte, em 22-2-74.
2.º-ten. FZ RN António José Jorge Barreira, em 12-2-74 (RF).
Sarg.-aj. A João Afonso, em 24-1-74.
1.º-sarg. AES Ramiro do Nascimento Gonçalves, em 28-1-74 (RF).
2.º-sarg. TF Manuel Fernandes Luís, em 18-1-74.
5122/C. C Fernando Barata Ramalhete, em 29-1-74 (FR).
647/68/Mar. FZE António Maria Carvalho, em 19-12-73 (FR).

APOSENTAÇÕES

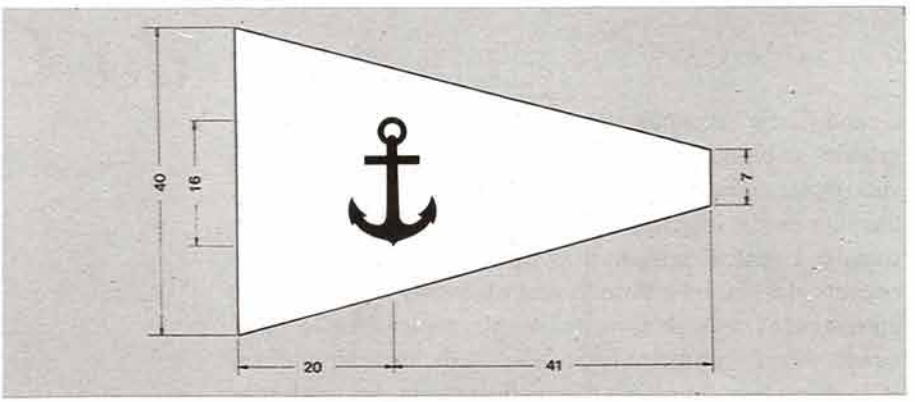
Em 28-2-74:
Capitolina do Carmo Silva, operário de 1.ª classe do Q. P. C. M. M.
António Monteiro Júnior, fiel de depósito do Q. P. C. M. M.
Manuel José de Oliveira, patrão de salva-vidas do I. S.N.

FALECIMENTOS

C.-alm. RF Jorge Maia Ramos Pereira, em 16-3-74.
Cap.-ten. ECN RA Celso Ribeiro Pinto, em 22-2-74.
1.º-ten. SG Manuel Maria, em 18-2-74.
1.º-sarg. M RF Alberto da Palma da Conceição, em 1-2-74.
1007/C. fog. RA António Fernandes Ferreira, em 28-2-74.
1469/C. SG FR Manuel António Machado Domingues, em 4-2-74.
1733/C. M RF Eduardo Manuel, em 3-2-74.
3270/C. TFD José Vaz Monho, em 26-1-74.
1332/70/1.º-gr. FZ Manuel Azevedo Ferreira, em 12-2-74.
3182/73/2.º-gr. vol. João Pontes André, em 1-2-74.

saibam todos

Que para assinalar os pontos em que se iniciam e cessam as continências prestadas em desfiles por forças da Armada, são usados galhardetes de cor verde e vermelha, respectivamente, com uma âncora sobreposta de cor preta. Estes galhardetes envergam numa haste de madeira rematada no seu extremo superior por uma ferragem de croque de metal branco.



Que na Casa de Saúde da Marinha se encontram em funcionamento as seguintes consultas:

CIRURGIA

2ªs.-feiras às 14.00 horas
4ªs.-feiras às 14.30 horas
5ªs.-feiras às 14.30 horas

OBSTETRÍCIA E GINECOLOGIA

3ªs. e 6ªs.-feiras às 10.00 horas devendo os interessados marcar na Clínica as respectivas consultas.

Que por deliberação recente, os militares e funcionários civis do Estado podem inscrever-se como beneficiários da F. N. A. T.

Que para efectivar a sua inscrição, torna-se necessário preencher uma ficha de inscrição, fornecida por aquela organização, à qual deverão juntar-se 2 fotografias, formato passe, o bilhete de identidade e a quantia de Esc. 61$00, para pagamento da anuidade (60$00) e do cartão (1$00).

Que as declarações insertas nas fichas terão de ser confirmadas pelo serviço a que o interessado pertencer.

Que entre outras regalias, os sócios da F. N. A. T. podem beneficiar da participação em visitas de estudo e passeios; manifestações de arte, sessões de cinema e representações teatrais, de óperas e bailados; serões para trabalhadores; estada em colónias de férias; utilização da albergaria de Santana, em Lisboa, para pernoitar, e dos refeitórios em Lisboa, Porto e Setúbal; frequência de cursos de cultura física e das instalações desportivas do ginásio da Mouraria e do parque de jogos de Alvalade, em Lisboa, e das piscinas cedidas à F. N. A. T.; participação das escolas de atletismo, judo, ténis, natação e xadrez.

CURIOSIDADES

Com a perspectiva de custos pouco elevados de construção e operação o novo sistema integrado rebocador-batelão, conhecido por ITB (Integrated Tug-Barge Combination) oferece aos armadores e carregadores razões para uma apreciação cuidada. O sistema é constituído pela integração total entre o batelão e o rebocador para o que dispõem de formas adequadas.

Nos conjuntos já construídos, a popa do batelão apresenta uma reentrância em que se encaixa o corpo do rebocador. Numa outra solução, em estudo muito avançado, o batelão tem a forma de catamarã e a proa do rebocador encaixa-se no vazio central do catamarã.

Os armadores que se têm especializado no transporte de viaturas decidiram construir para este fim um novo tipo de navio: o transportador de automóveis puro, já denominado por PCC (Pure Car Carrier) que transportará de 4000 a 6000 viaturas.

O armador Kawasaki Kisen Kaisha tem em construção no estaleiro de Kurushima um navio deste tipo, de 13 500 t a b, que poderá transportar 4200 viaturas. A Nippon Yusen Kaisha tem encomendado à Mitsubishi um navio de 35 000 t a b com a capacidade para transporte de 6000 automóveis.

(Do «Boletim da J. N. M. M.»)

O ASTROLÁBIO E

Primeiros instrume
do Cálculo da Lati

G VARI

Quando hoje olhamos uma carta antiga, da época das grandes explorações marítimas, ficamos geralmente cativados pela beleza estética da sua composição, das cores, das iluminuras inscritas aqui e além, com navios da época, rosas-dos-ventos, costumes e tipos humanos das terras encontradas, fauna e flora, o real e a fantasia muitas vezes entrelaçados mas sempre motivo de contemplação justificada. Esta, a primeira impressão. A de emoção estética.
Para quem lida um pouco com as representações modernas das terras e dos mares, para quem guarda na memória os contornos dos continentes como se estudam nas escolas, a localização e dimensão relativa das ilhas, os pormenores de cabos e enseadas, as embocaduras dos rios, aquelas cartas antigas despertam ainda o benevolente sorriso de compreensão pelos erros evidentes, pela quase caricatura de um contorno sugestivo, mas falho de rigor, pelo exagero dos acidentes morfológicos, pela dimensão das ilhas, por exemplo, representadas como se fossem pequeninos continentes, mas nunca pontuais, como hoje aparecem nas grandes cartas. A ideia duma boa vontade manifesta, de certo conhecimento geográfico e de muita ingenuidade, é a que dispensamos, sem querer, ao cartógrafo de então.
Todavia, meditando um pouco sobre as dificuldades da representação cartográfica, de hoje, como de sempre, a nossa admiração vai inteira, sem reservas, cheia de respeito, até, para os autores desses documentos preciosos, não só os desenhadores, mas quantos colheram, primeiro, os elementos que aqueles depois iriam fixar no papel ou no pergaminho.
Porque, se os aperfeiçoadíssimos recursos instrumentais dos nossos dias permitem medições de extraordinário rigor, quer em distâncias, quer em ângulos e em tempos, quando se desenharam as primeiras cartas da costa africana, por exemplo, ainda a dimensão tempo era guardada pela ampulheta, as medidas angulares avaliadas em escalas recortadas sobre arcos ou réguas de madeira, e pouco mais.
Hoje, o navegador que sai do Tejo solta o rumo para a Ponta de S. Lourenço se quer escalar o Funchal, ou tangenceia com o aconselhado resguardo as pontas mais salientes da linha de costa se quer contornar um continente.

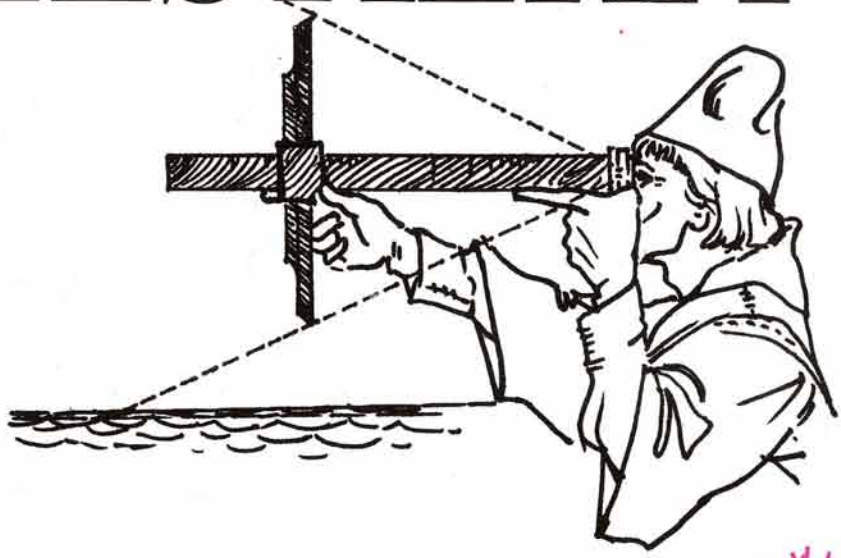
De qualquer modo, a linha traçada na carta dá-lhe o rumo de confiança.
Ora, antanho, o navegador é que fazia a carta. O rumo era o que lhe parecia melhor; os resultados do que achava é que lhe permitiam fazer o risco da linha de terra. A nave-

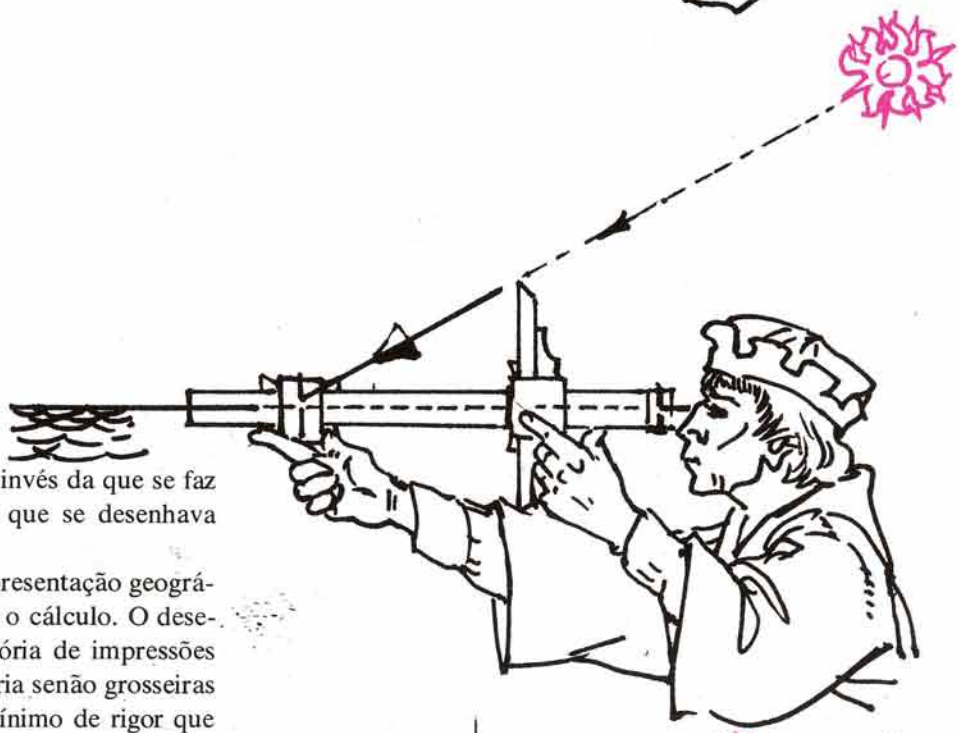
E A BALESTILHA

ntos
tude

DAS

Polo

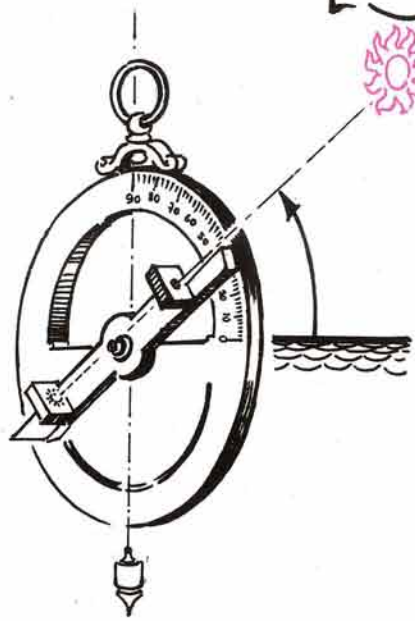




gação de descobrimento era, quase, ao invés da que se faz hoje. Primeiro, navegava-se, depois é que se desenhava a carta.

Entre a navegação e a geografia, ou representação geográfica, havia a observação astronómica e o cálculo. O desenho da carta a olho, isto é, por memória de impressões visuais e de movimentos, isso nunca daria senão grosseiras aproximações, por demais falhas do mínimo de rigor que se transmitisse ao navegador seguinte. A observação instrumental e o cálculo já eram a base dum conhecimento de posições em que o homem confiava com certa segurança. A determinação do «ponto» serviu, então, a finalidade de conhecer a posição no mar, e de reconhecer, em terra, a localização dos acidentes ou inflexão dos contornos. De qualquer modo, e aí nada se alterou até hoje, a posição à superfície da Terra era definida por duas coordenadas: a latitude e a longitude.

A latitude, isto é, a medição do arco do meridiano entre o equador e o lugar, era obtida com grande dificuldade pela observação dos astros. Desde a mais remota antiguidade que o Homem observa os astros, lhe conhece os movimentos aparentes, e deduz, até, teorias que procuram explicar a verdade mecânica dos movimentos observados. Não obstante a falsidade absoluta de algumas dessas teorias – a da Terra ser o centro do Universo, por exem-



plo –, é curioso que se utilizaram as características aparentes dos movimentos celestes para o fim prático, positivo, da orientação do Homem na superfície do seu planeta. As posições do Sol e de outras estrelas foram sendo definidas para os 365 dias do ano, e o navegador tinha, assim, à sua disposição, tabelas ou regimentos que lhe permitiam, com relativa facilidade matemática, conhecer a sua posição onde quer que se encontrasse. Precisava, naturalmente, de observar esses astros e o que media – o que lhe era indispensável medir – era a altura deles em relação ao horizonte. A altura da Polar acima do horizonte dava-lhe, por exemplo, em medida angular relativamente aproximada, a latitude da sua posição.

Com a altura do Sol acima do horizonte, ao meio-dia, isto é, no ponto mais alto da ascenção do astro, conseguia também, por cálculo simples, a latitude em que se encontrava.

As grandezas angulares das alturas dos astros eram, portanto, elemento indispensável à navegação oceânica, como já se praticava e a sua medida era possível empregando os dois instrumentos conhecidos e utilizados, em terra, desde longas datas: o astrolábio e a balestilha.

O astrolábio é um disco de metal ou de madeira graduado no limbo e com uma régua móvel fixada no centro que pode indicar sobre a escala da periferia um valor angular. A definição do plano do horizonte – ou da vertical do lugar, vale o mesmo – é conseguida suspendendo o instrumento por um anel fixado na parte superior. O peso do disco coloca-o automaticamente na direcção vertical. Sobre a régua giratória existem, fixas perto das extremidades, duas pínulas rectangulares perfuradas que podem servir a duas aplicações diferentes, mas ambas para o mesmo fim: ou para se espreitar através dos orifícios alinhados segundo uma diagonal do disco, ou para deixar passar por eles um raio de luz.

A primeira aplicação utilizar-se-ia para observar estrelas, por exemplo, e a segunda, o Sol. De qualquer modo, a definição da direcção do astro pela diagonal, com o instrumento suspenso, dá a altura angular a que o astro se encontra, a qual pode ser lida na respectiva escala.

A forma pouco rigorosa como a escala era gravada no instrumento, a dificuldade de observação resultante do balanço, considerando mesmo o caso favorável do Sol, não permitiam conseguir erro inferior a meio grau, ou pelo melhor, em séries de observações, erros de um quarto de grau, que representam, ainda assim, quinze milhas em qualquer direcção para o ponto observado.

A dificuldade em suspender o astrolábio quando se pretendia observar directamente o astro, e a tentativa de diminuir os efeitos de balanço, que provocava constantes desvios da vertical, deram a alternativa ao outro instrumento, a balestilha, do qual haveriam de derivar o quadrante, o octante, e o «moderno» sextante dos nossos dias.

A balestilha consistia essencialmente duma régua de madeira de secção quadrangular, com três ou quatro palmos de comprimento, graduada, sobre a qual se podia fazer deslizar uma outra régua mais pequena, colocada em posição perpendicular. Espreitando através dum orifício praticado numa pínula fixa na extremidade da régua maior, ou virote, a régua menor era avançada ou recuada até que os raios visuais do observador conseguissem ver, tangenciando os extremos da régua móvel, o horizonte do mar, no inferior, e o astro, no superior. A escala graduada na face do virote dava, no ponto em que se fixara a régua móvel, a altura angular do astro.

Outra forma de se utilizar a balestilha era por observação indirecta, ou de revés. O Sol, por exemplo, não podia ser observado fixando-se directamente; então a balestilha era usada espreitando o observador pela tangente da régua maior; a pínula com o orifício, ou fenda, fazia-se deslizar até que o raio visual do observador apanhasse simultaneamente, nesta pínula, a sombra do outro extremo da régua menor, e o horizonte. A altura do astro lia-se, da mesma forma, na escala do virote, na posição em que se colocara a pínula.

Astrolábios e balestilhas, com vantagens uns e outros nas várias aplicações, foram os instrumentos de que se serviram os primeiros navegantes para conhecerem a altura do pólo, isto é, a latitude em que se encontravam, na grande descoberta dos oceanos. A longitude implicava o conhecimento ou conservação da variável tempo, como hoje, ainda, com a utilização de cronómetros aperfeiçoadíssimos, só que naquele tempo à custa de ampulheta como dissemos. Mas isto é história que contaremos em próxima ocasião.

S. Machado
Cap.-m.-g.

Futebol de "5" A "SAGRES" VENCEU!

A equipa do N. E. «Sagres», a grande vencedora do Torneio de Futebol de Cinco.

Continuou, com o interesse que desde o início o caracterizou, o Torneio da Armada de Futebol de Cinco.

Após as eliminatórias (tipo Taça dos Campeões Europeus) entre as 8 equipas finalistas (primeiras classificadas em cada uma das séries) ficaram apuradas para jogar as meias-finais 4 equipas, disputando os seguintes encontros: «Lajes» – Esq. de Submarinos e «Sagres» – «Ribeira Grande».

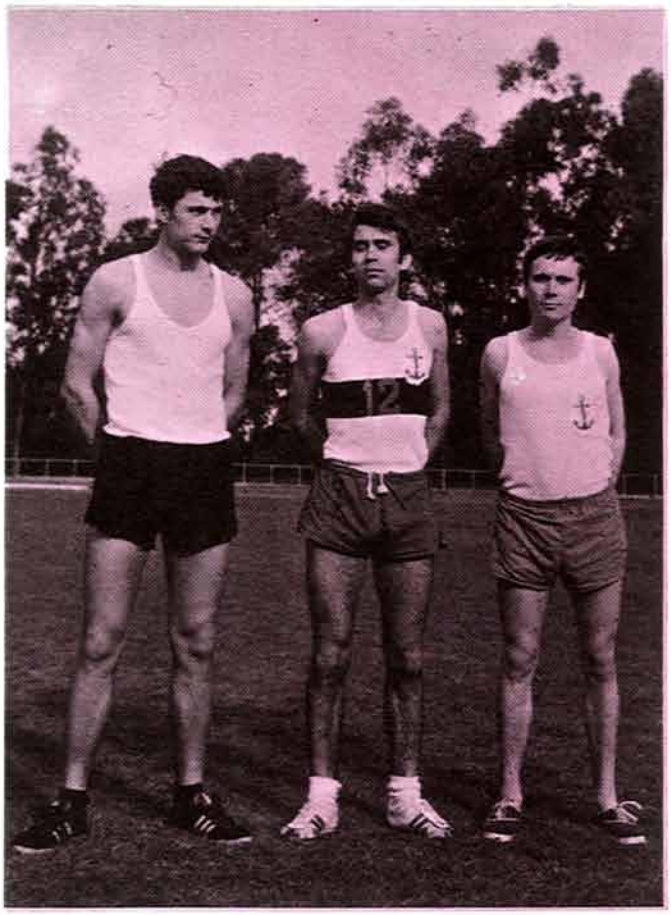
Tendo vencido os respectivos adversários o «Lajes» e a «Sagres» qualificaram-se para a final que se realizou com grande emotividade, no campo do C. E. F. A., sob a presidência do director da D. S. E. F., capitão-de-mar-e-guerra Ramos Rocha. As equipas alinharam: «Sagres» – Silva, Ponte, Charneira, Pereira, Lobo, 2.º-ten. Patrício e Virgílio; «Ribeira Grande» – Sousa, Santana, Droumond, Pereira, Dias, sarg. Cristóvão e 2.º-ten. Matos.

A «Sagres» venceu por 2-1 e o título assenta-lhe perfeitamente, pois pareceu-nos efectivamente a equipa mais forte desta final. E dizemos «desta final» porque «pelo caminho» foram ficando equipas que poderiam ter possibilidades de vencer. Este factor poderá ser apontado como um dos defeitos dos torneios eliminatórios mas concordamos em absoluto com ele, pois doutro modo se teria prolongado em demasia e temos de pensar que... nem só de futebol vive a Armada! Há que fazer tantos torneios de outras modalidades, o que aliás já está planeado.

Está pois o C. E. F. A. de parabéns pela excelente divulgação desportiva conseguida com este Torneio, o que se pode traduzir significativamente pelos números: 450 homens em actividade, representando 45 equipas!

Não queremos terminar sem acrescentar que a cedência do campo da Escola Naval para a realização de muitos dos jogos deu ao Torneio a continuidade que se necessitava.

CORTA-MATO DA ARMADA



Realizou-se como estava previsto no dia 7 de Fevereiro, pelas 10.30, nos terrenos anexos ao C. E. F. A., o Corta-Mato da Armada, que teve a participação de 102 concorrentes representando 12 unidades.
O percurso «base» foi igual ao do Torneio de Preparação para Corta-Mato, tendo os concorrentes desta vez de efectuar 3 voltas a esse percurso, o que deu uma «quilometragem» de cerca de 5000 metros, num terreno dificílimo que obriga a constantes e abruptas quebras de ritmo.
O 1.º-gr. L Pereira, do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, foi o vencedor destacado o que já se esperava, pois que se trata de um atleta com nível nacional (10.º classificado nos últimos Campeonatos Nacionais de Corta-Mato, representando o F. C. do Porto).
A classificação individual foi a seguinte:

1.º – 2631/70/1.º-gr. L, Pereira	G. 1 E. A.	16 m 58 s
2.º – 3165/73/2.º-gr. L, Rocha	G. 2 E. A.	17 m 49 s
3.º – 575/72/1.º-gr. FZ, Gamelas	C. E. F. A.	18 m 09 s
4.º – 453/73/2.º-gr. FZ, Silva	C. E. F. A.	18 m 31 s
5.º – 415/70/Mar. A FZM, Lobo	«Sagres»	18 m 45 s
6.º – 2858/73/2.º-gr. FZ, Paulos	Esc. Fuz.	18 m 50 s

Os três primeiros classificados. Ao centro, o vencedor, 1.º-gr. L n.º 2631/70 Pereira.

... eram 102 concorrentes.

7.º – 1023/72/1.º-gr. A, Almeida	«A. Albuq.»	18 m 51 s
8.º – 537/72/1.º-gr. FZ, Alvadia	C. E. F. A.	18 m 55 s
9.º – 1435/73/2.º-gr. FZ, Fonseca	C. E. F. A.	19 m 00 s
10.º – 733/73/2.º-gr. FZ, Pereira	C. E. F. A.	19 m 07 s

(De registar que os 4 primeiros lugares pertenceram a atletas federados.)

Quanto à classificação por equipas:

1.ª – C. E. F. A.

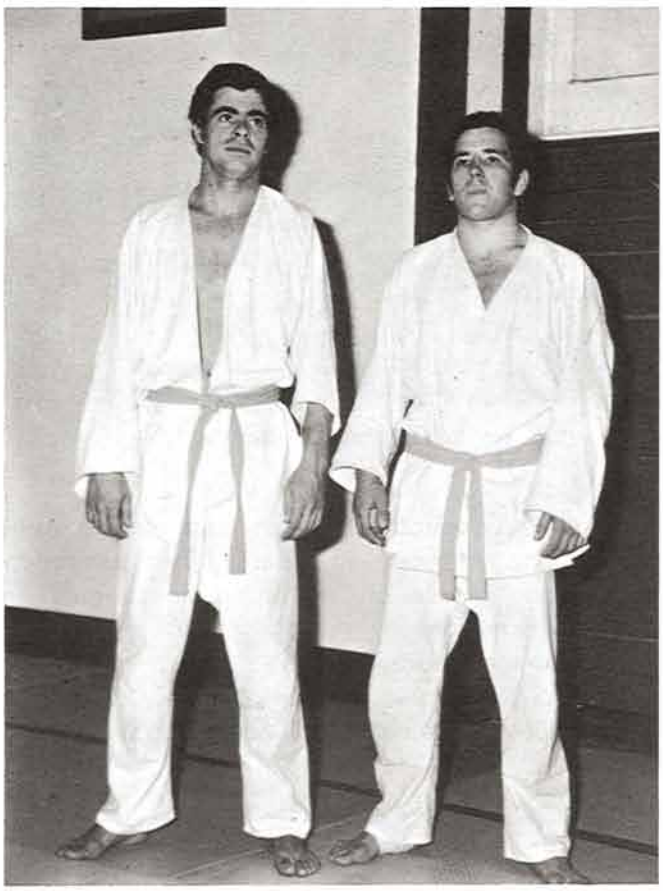
2.ª – G. 2 E. A.

3.ª – Escola de Fuzileiros.

No fundo mais uma excelente jornada desportiva que nos fez reforçar a ideia que o interesse na Armada pelo atletismo é realmente uma realidade que poderia aproveitar-se para «voos» mais altos: encarar a possibilidade de filiar um clube da Armada na Federação Portuguesa de Atletismo. E parece-nos que até já existe o clube...

Depois, atrás do atletismo, viriam certamente outras modalidades.

JUDO



Sob a presidência do comandante da Escola Naval, comodoro Barahona Fernandes, realizou-se no dia 13 de Fevereiro o Torneio de Judo da Armada.

Participaram 23 concorrentes que se dividiram em cintos brancos (não graduados) e graduados, tendo os resultados sido os seguintes:

Não graduados:

1.º – Cadete Amaro (Escola Naval)

2.º – 263/72/1.º-gr. FZV Lemos (Escola Naval)

3.º – Asp. Vargas (Escola Naval)

– Cadete Branco (Escola Naval)

Graduados:

1.º – 32/71/1.º-gr. FZM Gomes (D. S. E. F.)

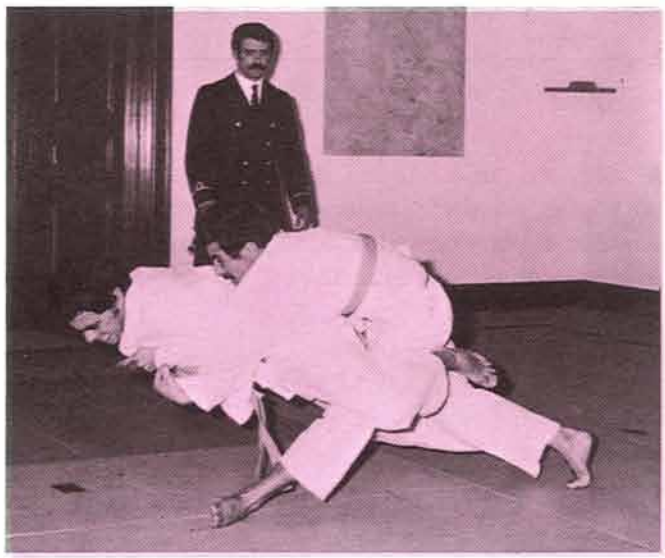
2.º – Asp. Camões Costa (Esc. Fuzileiros)

3.º – Cadete Carapeto (Escola Naval)

– 1432/70/Mar. FZM Machado (Escola Naval)

No âmbito da preparação para o Campeonato de Judo das Forças Armadas (a realizar no dia 4 de Abril) efectuou-se o Campeonato de Judo da Armada, na Escola Naval, no dia 20 de Março.

Os dois primeiros classificados da categoria de graduados. Da esquerda para a direita: asp. TE RN Camões Gomes e 1.º-gr. FZM Gomes.



Uma fase de um combate da categoria de graduados.

VELA

Aspecto da regata de Cannes (Cap.-ten. Sales Grade-Asp. Carvalho).

Disputou-se no fim do mês de Janeiro na baía de Cannes a XXIII Taça Internacional SKI – Yatching. O Ministério da Marinha, a pedido da Federação Portuguesa de Vela, cedeu o N. R. P. «Schultz Xavier» que transportou as embarcações portuguesas e deu apoio às equipas nacionais.

Além do C. N. O. C. A., participaram também outras equipas portuguesas (Mocidade Portuguesa e Clube Naval de Lisboa).

O C. N. O. C. A. competiu nas regatas da classe «470», e obteve com as outras equipas portuguesas, entre 93 concorrentes, as seguintes classificações, que se podem considerar boas, atendendo a que esta classe só existe no nosso país há cerca de 6 meses:

45.º – Ramada-Mourão (M. P.)

56.º – Asp. Pinheiro-Asp. Dias (C. N. O. C. A.)

72.º – Cap.-ten. Sales Grade-Asp. Carvalho (C. N. O. C. A.)

83.º – Trabucho-Ferreira (C. N. L.)

SEGUE-SE...

De acordo com o planeamento das actividades desportivas feito pelo C. E. F. A., iniciaram-se em Março os torneios da Armada de andebol e de voleibol aos quais se seguirão os de basquetebol e de futebol.

Pensa-se também na realização de um torneio de râguebi, caso haja unidades interessadas. Crê-se de todo o interesse incentivar esta modalidade na Armada, aproveitando a excelente propaganda que a TV tem feito dela.

A «Revista da Armada» desde já se prontifica a colaborar na divulgação do râguebi: no próximo número iniciaremos uma série de artigos dedicados a esse magnífico desporto!

F. Sanches Oliveira
1.º-ten.

filatelia

UNIFORMES MILITARES

Como todos sabemos, o aparecimento de vários motivos nos selos, deu origem às colecções temáticas e, naturalmente, entre eles apareceram os dedicados a assuntos militares, desde logo com especial interesse pois permitiam três capítulos distintos: «Militares Ilustres», «Armas de Guerra», e «Condecorações». Mais recentemente e mercê de sete magníficas séries com um total de 64 selos postas a circular nas províncias ultramarinas entre 1965 e 1967, surgiram os «Uniformes Militares» que, pela beleza e novidade, foram acolhidos com muito interesse nos meios filatélicos nacionais e estrangeiros, de tal modo que se esgotaram em pouco tempo. Foi na verdade um conjunto de sucesso espectacular, de tal forma que a partir de então outros países se interessaram pelo tema. Actualmente já conta com um número apreciável de selos, todos mais ou menos belos, a permitir-nos a possibilidade de se apreciar a evolução dos fardamentos ao longo dos séculos. Dos últimos que nos chegaram, reproduzimos selos de séries de Espanha – «Arcabuzeiro de Infantaria, de 1534» – e de Gibraltar – «Granadeiro da Guarda, de 1898» –, na verdade muito interessantes.

G. Brandão
2.º-ten. SG

AS TEMÁTICAS

No alvorecer da filatelia era fácil coleccionar todos os países do Mundo pois as emissões e o número de selos eram diminutos.
Actualmente essa facilidade não existe devido à catadupa de emissões que, anualmente, inundam o mercado filatélico.
Esta dificuldade para coleccionamento completo de selos, levou o filatelista dos nossos dias – na sua grande maioria – a procurar outra forma de colecção que fosse agradável e instrutiva, e ao mesmo tempo pudesse ser custeada.
Os motivos que ilustravam os selos deram a ideia da sua classificação em colecções distintas umas das outras; exemplo: classificar selos de Pintura.
Apareceram então as colecções temáticas, ou seja em terminologia filatélica, que aproveitam o motivo do selo como ideia condutora na explanação de um assunto. Coleccionar tematicamente é o mesmo que escrever um livro.
As colecções temáticas dividem-se em duas partes distintas: a colecção de motivo ou finalidade de emissão e a colecção temática propriamente dita. Considera-se colecção de motivo, aquela que tem como base de classificação a imagem que ilustra o selo.
A colecção finalidade de emissão é aquela que classifica o selo segundo o motivo para que foi emitido. A colecção temática propriamente dita é aquela que é feita de acordo com um plano determinado ou ideia condutora inspirados pelas imagens que ilustram o selo. Como elucidação citaremos alguns exemplos: motivo – igrejas; finalidade de emissão – Natal; temática propriamente dita – a história da Marinha.
As colecções temáticas são reguladas pela Federação Internacional de Filatelia que aprovou e publicou o Regulamento Geral das Colecções Temáticas, para serem observadas as normas que regem este tipo de colecções. Este regulamento é aplicado aos coleccionadores que concorram a exposições filatélicas patrocinadas pelos filiados daquela organização. Em devido tempo publicaremos este regulamento para conhecimento de todos aqueles que desejem iniciar uma colecção temática.

A. Vieira Pinto
Mar. A

REUNIÃO PLENÁRIA DO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

Decorreu no dia 6 de Fevereiro mais uma reunião plenária do Centro de Estudos de Marinha a que presidiu o contra-almirante Sarmento Rodrigues acompanhado dos presidentes das Secções de História Marítima e Artes, Letras e Ciências, prof. Hernâni Cidade e capitão-de-mar-e-guerra engenheiro maquinista naval Rodrigues dos Santos, respectivamente; do secretário-geral, capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota, e secretário das Secções, engenheiro Viriato de Campos.

Presentes numerosos académicos, figurando entre os convidados professores, oficiais da Armada e outras individualidades.

Apresentou uma comunicação o académico doutor Oliveira Boléo, subordinada ao título «A actividade marítima no Índico e no Pacífico em tempos pré-Gâmicos» em que abordou o problema dos conhecimentos náuticos e métodos de navegação oriental; descreveu os grandes portos do Índico e Pacífico, a natureza das mercadorias ali negociadas, sua origem e trânsito; referiu-se aos monopólios dos Estados, direitos aduaneiros e moedas circulantes e terminou com uma descrição pormenorizada das causas do declínio da navegação marítima chinesa de longo curso e sua completa extinção pelos imperadores no início do século XVI.

VISITA DE TRABALHO DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA AO COMANDO NAVAL DO CONTINENTE

O chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ferreira de Almeida, efectuou no dia 7 de Fevereiro uma visita aos Centros de Instrução de Táctica Naval e de Minas e Contramedidas do Comando Naval do Continente, onde foi recebido pelo respectivo comandante naval, contra-almirante Luciano Bastos.

Tendo percorrido demoradamente as instalações, o chefe do Estado-Maior da Armada presidiu depois a reuniões de trabalho com os directores de instrução daqueles Centros.

PRÉMIO GOVERNADOR-GERAL DE MOÇAMBIQUE

O ministro da Marinha recebeu no seu gabinete no dia 8 de Fevereiro, o 1.º-sargento FZE 6771 Celestino Augusto dos Reis, de licença na Metrópole, beneficiando da regalia concedida pela atribuição do Prémio Governador-Geral de Moçambique, como consequência de acções valorosas praticadas em campanha, naquele Estado.

Presentes à cerimónia o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ferreira de Almeida; o comandante da Força de Fuzileiros do Continente, capitão-de-mar-e-guerra Pinheiro Azevedo; o comandante da Escola de Fuzileiros, capitão-de-mar-e-guerra Rocha Calhorda, e oficiais do gabinete do ministro.

O 1.º-sargento Reis, que também foi recentemente condecorado com a medalha da Cruz de Guerra de 4.ª classe, é dos 1.ºs-sargentos mais novos do seu quadro e tem feito rápida carreira na Armada já que, tendo-se alistado voluntariamente com a idade de 16 anos, conta agora apenas 30, tendo prestado serviço em todo o Ultramar português.

O ministro da Marinha, que se interessou vivamente pelos pormenores da carreira deste sargento, felicitou-o pelo seu comportamento em combate e fez-lhe oferta de algumas lembranças pessoais.

NOVO SALVA-VIDAS PARA PONTA DELGADA

Integrado no plano de renovação da frota do Instituto de Socorros a Náufragos, foi recebido no passado dia 24 de Janeiro em Ponta Delgada uma nova unidade destinada a operar na Estação de S. Miguel.

Esta embarcação, que dispõe de modernos meios de salvamento, recebeu o nome de «Patrão João da Silva» em homenagem à memória e aos feitos abnegados daquele patrão de salva-vidas micaelense.

(Colaboração de Carlos Manuel P. S. Estrela)

O NAVIO-BALIZADOR «SCHULTZ XAVIER» EM CANNES

Durante a estadia em Cannes, em fins de Janeiro, a guarnição do navio-balizador «Schultz Xavier» foi obsequiada com um beberete por parte da Amicale des Pecheurs et des Anciens Marins. Na fotografia vêem-se oficiais, sargentos e praças do navio bem como alguns componentes da Amicale. Junto do capitão-tenente Faria Roncon, comandante do «Schultz Xavier», está o vice-almirante Alen Bailleux, presidente de honra da Amicale.

(Colaboração do navio-balizador «Schultz Xavier»)

RECEPÇÃO NO ALFEITE

Sua Excelência o Presidente da República, depois de ter presidido a um almoço oferecido pelo ministro da Marinha no Palácio do Alfeite, em 4 de Fevereiro, quando abandonava este edifício.

NOVO GOVERNADOR MILITAR DOS AÇORES

No dia 20 de Fevereiro assumiu as funções de governador militar dos Açores o contra-almirante Braga da Silva que na véspera havia chegado a Ponta Delgada onde foi cumprimentado pelas entidades locais que o aguardavam no aeroporto desta cidade.

Na companhia do governador militar interino, comodoro Rodrigues Gonçalves, o contra-almirante Braga da Silva foi recebido no quartel-general por uma companhia do B. I. I. 18 com banda de música e fanfarra que lhe apresentou as honras militares inerentes ao seu cargo, tendo desfilado seguidamente.

(Colaboração de Carlos Manuel P. S. Estrela)

OBRAS DE HERLANDER ZAMBUJO EXPOSTAS EM PONTA DELGADA

Abriu no dia 8 de Fevereiro, no Museu de Carlos Machado, em Ponta Delgada, uma exposição de pintura a óleo do 2.º-tenente Herlander Zambujo, em comissão naquele arquipélago, a bordo do navio-patrulha «Brava».

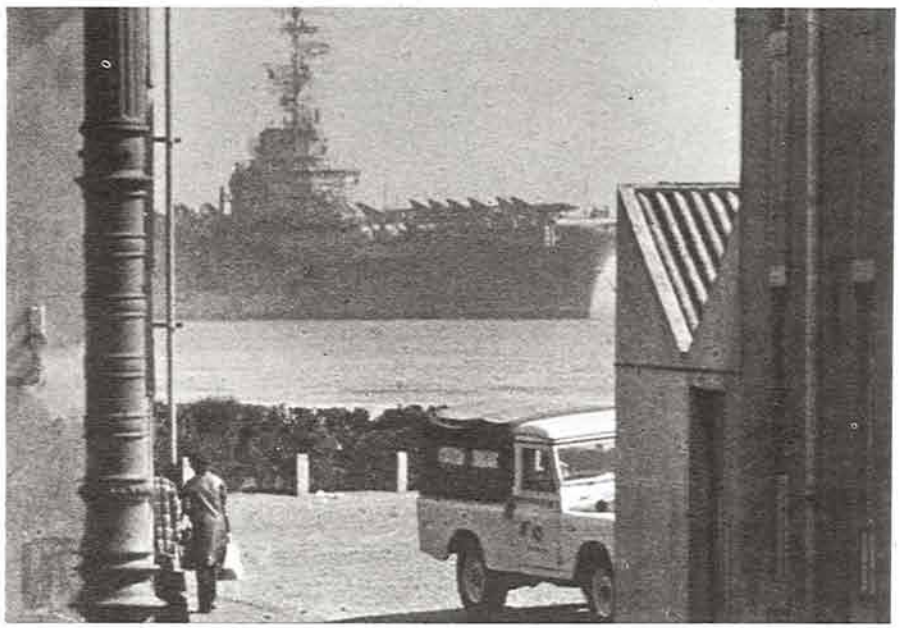
As primeiras individualidades locais acorreram a esta exposição composta na quase totalidade por motivos micaelenses, sendo todos os visitantes unânimes em afirmar o alto nível dos trabalhos expostos, pelos quais o seu autor recebeu calorosas felicitações.

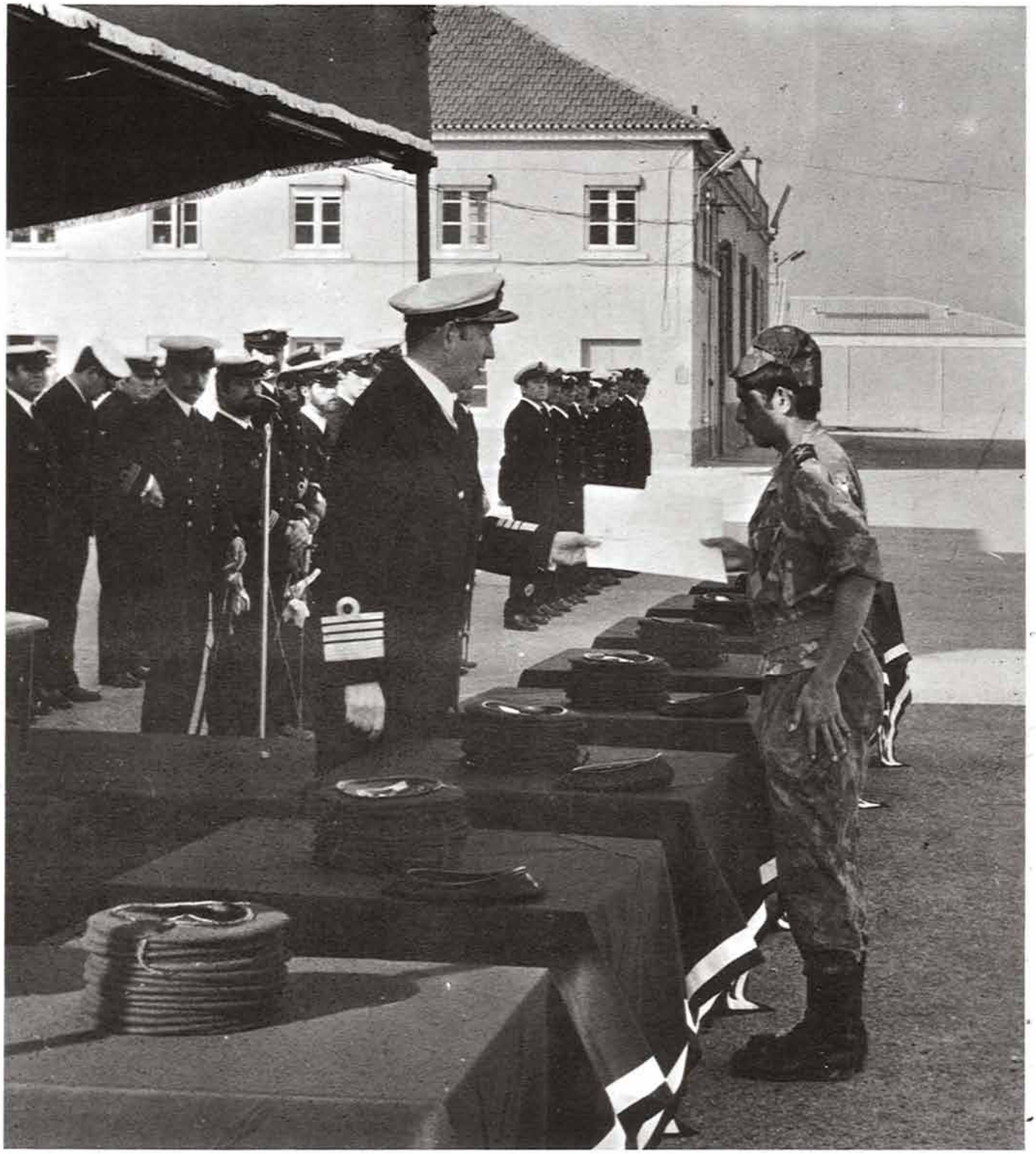
(Colaboração de Carlos Manuel P. S. Estrela)

VISITA A LISBOA DE UMA FORÇA NAVAL FRANCESA

De 22 a 27 de Fevereiro estiveram em Lisboa os navios da Armada francesa «Colbert», «Foch» e «La Saone», trazendo embarcados os almirantes Petrochilo, comandante da Esquadra do Atlântico, e Scordino, comandante do Grupo de Porta-Aviões e da Aviação Embarcada.

Às guarnições destas unidades foram proporcionados passeios aos arredores de Lisboa e visitas ao Museu de Marinha, tendo aqueles oficiais generais efectuado uma visita de cumprimentos ao chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ferreira de Almeida, e inscrito os seus nomes no livro de cumprimentos ao ministro da Marinha.





ENTREGA DE BOINAS A NOVOS FUZILEIROS ESPECIAIS

No passado dia 28 de Fevereiro teve lugar na Escola de Fuzileiros a cerimónia da entrega de boinas a 161 fuzileiros especiais que concluiram o 1.º curso de especialização do corrente ano e o 31.º curso de fuzileiros especiais.

Presidiu o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ferreira de Almeida, tendo assistido o comandante Naval do Continente, contra-almirante Luciano Bastos; o director do Serviço de Instrução, comodoro Rodrigues Alho; o comandante da Escola Naval, comodoro Barahona Fernandes; o comandante da Força de Fuzileiros do Continente, capitão-de-mar-e-guerra Pinheiro Azevedo; o director das Infra-Estruturas Navais, capitão-de-mar-e-guerra EMQ Carvalho Afonso; o comandante da Escola de Fuzileiros, capitão-de-mar-e-guerra Rocha Calhorda, e outras entidades.

Foi prestada homenagem aos fuzileiros mortos em combate e seguidamente feita uma exortação pelo director do curso; depois da distribuição de prémios aos alunos mais classificados procedeu-se à entrega das boinas, após o que os novos fuzileiros especiais desfilaram perante as entidades presentes.

TRIGÉMEOS NASCIDOS NA CASA DE SAÚDE DA ARMADA

No dia 2 de Março, no Serviço de Ginecologia da Casa de Saúde da Armada, recentemente inaugurada no Alfeite, D. Ana Maria Barrocal Bargano Prata, de 21 anos de idade, esposa do cabo FZ n.º 314/67 José Prata, deu à luz, num parto normal, três crianças do sexo masculino.

Os bebés, que dispensaram a incubadora, nasceram os dois primeiros com 3,050 quilos cada e o terceiro com 2,800 quilos.

CONFRATERNIZAÇÃO DO RECRUTAMENTO DE 1944

Teve lugar no restaurante do Supermercado da Marinha, no Alfeite, uma reunião de convívio dos elementos que em Janeiro de 1944 fizeram a sua entrada para a Marinha, em comemoração do 30.º aniversário desta data.

Recordando camaradas já desaparecidos e outros afastados do ambiente da Corporação, a reunião foi motivo para troca amena de impressões e lembranças de factos do passado, em clima de sã camaradagem e boa amizade, a servir de exemplo àqueles que se encontram a encetar os primeiros passos da caminhada da sua carreira naval ou vida profissional.

quarto de folga

O JOVEM TAMBOR

Numa antiga guerra entre a França e a Inglaterra, um jovem tambor com pouco mais de 14 anos de idade foi feito prisioneiro pelas tropas francesas, por se ter afastado demasiado do seu aquartelamento.

O jovem tambor foi levado à presença de um oficial francês que lhe perguntou quem era e o que fazia ali.

O jovem respondeu que era tambor das tropas inglesas.

O oficial francês, duvidando da sua resposta, mandou que lhe trouxessem um tambor e pediu ao jovem que rufasse uma marcha, o que fez com primor.

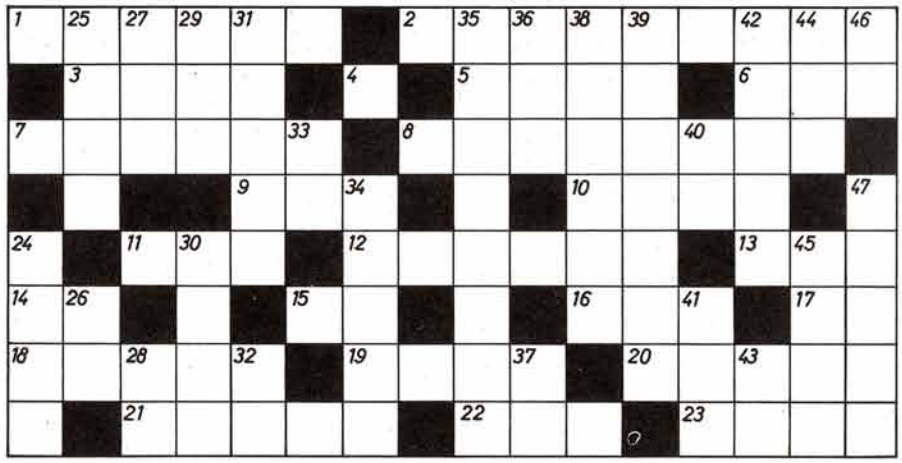
Contudo a dúvida ainda persistia na mente do oficial e então pediu-lhe que executasse o rufo da retirada.

O jovem fitando o oficial disse: «Eu não sei o que é isso.»

A resposta impressionou o oficial que então libertou o jovem tambor, escrevendo ao comando inglês o seu agrado pelo bravo procedimento do jovem.

Apresentado por Basto Carreira
Cap.-m.-g. RF

PALAVRAS CRUZADAS



1 – Um dos cinco continentes. 2 – Limpa. 3 – Cantiga. 4 – Um romano. 5 – Chefe de tribo africana. 6 – Raiva. 7 – Ácido produzido pela saponificação do azeite. 8 – A parte mais alta nas cidades gregas. 9 – Fileira. 10 – Opulento. 11 – Forma do verbo ser. 12 – Concebas. 13 – Ecoa. 14 – Base. 15 – Nota musical. 16 – Base aérea portuguesa. 17 – Brómio (s. q.). 18 – Rezara. 19 – Despidas. 20 – Presentemente. 21 – Alisa. 22 – Quarta corda do violino. 23 – Ligar. 24 – Depois de. 25 – Alocução. 26 – Também (ant.). 27 – Consoante dobrada e vogal. 28 – Aspecto. 29 – Três romanos. 30 – Agora. 31 – Peixe marítimo. 32 – Elas. 33 – O lado do vento (inv.). 34 – Apura. 35 – Encosta íngreme (pl.). 36 – Contr. de senhor. 37 – Isolado. 38 – Que é feito de marfim. 39 – Designação por que era conhecido, no séc. passado, todo o grego partidário da Rússia. 40 – Língua que se falava entre o Loire e os Pirenéus. 41 – Nome de letra. 42 – Insecto longicórneo do sul da Europa. 43 – Porco (inv.). 44 – Reze. 45 – Trabalho. 46 – Em partes iguais. 47 – Curar.

Dantas Couceiro
Subten. RN

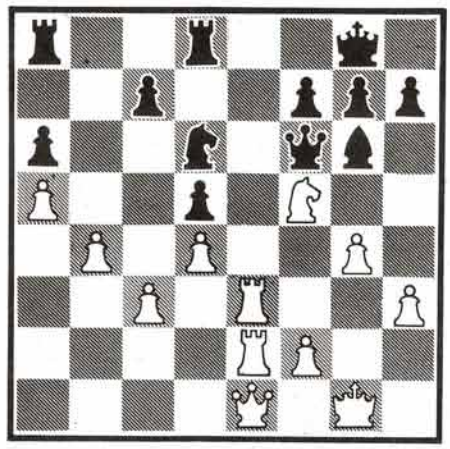
(Solução na pág. 34)

PARA TRAZER NO SEU AUTOMÓVEL

– S. Cristóvão até aos 60 km/h acompanha-o e ajuda-o.
– Dos 60 aos 80 km/h, acompanha-o mas não o ajuda.
– E depois dos 80 km/h «dá o fora» porque não acompanha malucos.

XADREZ

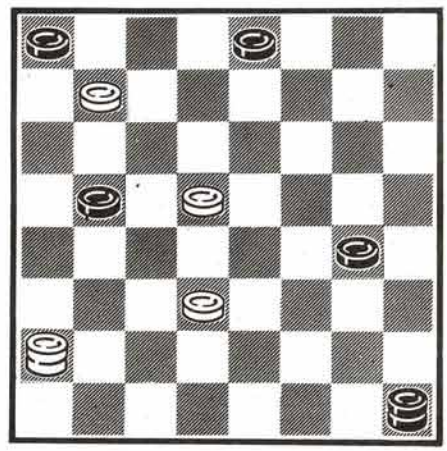
(Solução na pág. 34)



As brancas jogam e ganham.

DAMAS

(Solução na pág. 34)



As brancas jogam e ganham.

SIMPLESMENTE HISTÓRIA...

Um alentejano veio para Lisboa à procura de trabalho na construção civil. Não demorou muito tempo a arranjar emprego numa das muitas obras da capital.

O seu patrão, como primeiro trabalho, mandou-o abrir um buraco com uma picareta, mas recomendou:

– Tenha cuidado ao fazer isso, porque nesta direcção passa um cano de água.

Este respondeu que estava certo, que teria o máximo cuidado.

Passados alguns momentos, a água esguichava com grande pressão. O patrão, ao ver tal coisa, disse-lhe:

– Então eu não o avisei para ter cuidado porque passava por aí um cano de água!?

– Sim, senhor, o patrão disse-me que passava por aqui um cano de água, mas não me disse a que horas ele passava...

Dinis
Mar. L n.º 1588/71

CONCURSO N.º 31

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

O	V	E	N	L	I	O	L	H	A	F	L	O	N	I	V	Z	O	T	S
S	I	R	A	A	S	T	I	G	O	O	I	R	G	A	R	T	X	I	A
S	A	R	I	V	J	K	L	I	R	T	O	B	R	A	V	O	L	Z	P
A	D	O	P	R	U	A	M	O	S	A	O	E	I	O	I	D	V	A	O
A	T	O	S	A	P	Q	U	E	J	O	A	F	O	R	M	O	S	O	E
O	T	O	O	D	U	Q	L	E	Z	C	S	O	R	I	R	R	U	N	L
R	A	P	E	O	R	A	T	R	A	D	A	R	I	R	E	G	S	T	A
C	I	L	S	R	S	O	L	E	P	A	C	O	E	V	O	O	A	E	V
A	L	J	U	V	O	S	A	O	S	O	R	J	C	A	P	I	T	L	M
P	O	V	O	A	D	O	R	R	A	P	R	O	I	I	A	R	I	T	O
I	P	E	E	L	A	N	I	O	I	R	S	A	T	O	S	A	C	O	N
T	A	P	D	A	D	I	T	D	A	O	P	V	S	E	I	T	O	J	D
G	C	A	O	S	O	R	A	R	L	S	S	T	U	C	A	I	O	X	O
X	A	L	R	T	E	U	N	O	A	A	V	E	J	U	M	P	E	L	R
A	X	I	O	R	I	B	A	G	U	I	L	A	B	G	A	L	O	S	I
O	R	D	R	B	O	E	M	M	O	N	T	E	C	O	E	O	D	A	R
V	A	I	T	I	M	M	O	S	D	A	U	O	R	A	P	I	O	T	A
A	N	O	R	O	D	A	T	S	I	U	Q	N	O	C	A	S	D	I	R
G	A	D	A	O	A	S	E	T	R	T	U	E	T	A	O	T	I	R	O
A	L	O	U	T	O	S	N	I	O	O	E	Z	E	H	N	O	L	O	B

Procurando em todos os sentidos, menos obliquamente, veja se descobre os cognomes dos reis da 1.ª Dinastia.

Basto Carreira
Cap.-m.-g. RF

ARITMOGRAFIA

6	x		-		+		=6
-		x		:		+	
	x	4	:		+		=6
x		-		x		x	
	-		x	6	:		=6
:		+		:		-	
	+		x		-	2	=6
=6		=6		=6		=6	

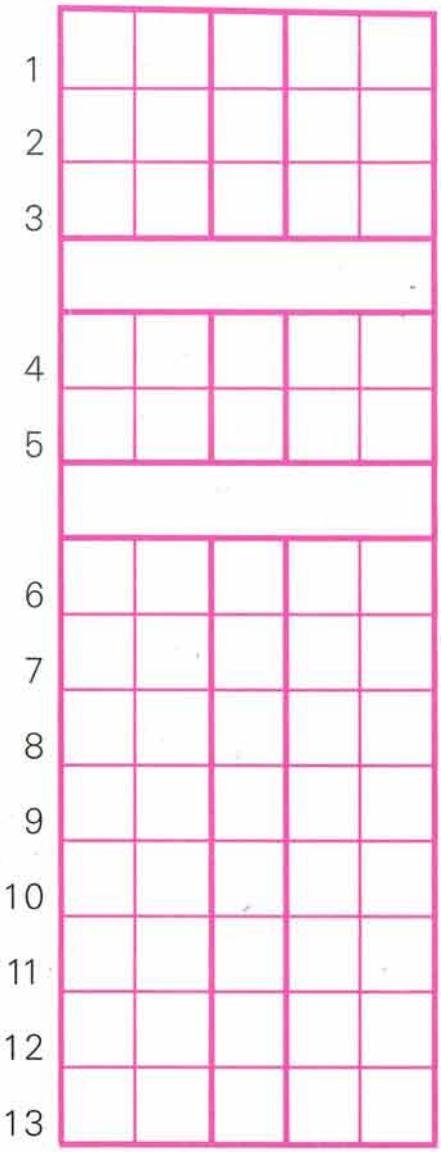
Complete os espaços em branco com os algarismos correspondentes aos cálculos aritméticos a que respeitam os totais mencionados na coluna da direita e na linha de baixo.

M. Horta
Sarg.-aj. L

(Solução na pág. 34)

«Pezinhos» – Está tudo cada vez mais caro e as coisas já não são tão boas.
I. T. E. – Ora! Ainda há coisas muito boas!

PILHA DE PALAVRAS



1 – Cobrir. 2 – Gole. 3 – Bobo. 4 – Enfado. 5 – Sova. 6 – Frente. 7 – Burla. 8 – Sacar. 9 – Corromper. 10 – Intestino. 11 – Demasia. 12 – Sulcar. 13 – Ardil.

Depois de resolvido este passatempo, na coluna central, o leitor encontrará o nome de um «pau» muito conhecido a bordo dos nossos navios. Este passatempo apresenta a particularidade das palavras se iniciarem pela letra «T».

Basto Carreira
Cap. m. g. RF

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

1 – África. 2 – Desenodoa. 3 – Ária. 4 – I. 5 – Soba. 6 – Ira. 7 – Oleico. 8 – Acrópole. 9 – Ala. 10 – Rico. 11 – São. 12 – Formes. 13 – Soa. 14 – Pé. 15 – Mi. 16 – Ota. 17 – BR. 18 – Orara. 19 – Nuas. 20 – Agora. 21 – Raspa. 22 – Sol. 23 – Atar. 24 – Após. 25 – Fala. 26 – Er. 27 – Rre. 28 – Ar. 29 – III. 30 – Aora. 31 – Cação. 32 – As. 33 – Ol. 34 – Afina. 35 – Escarpas. 36 – Sor. 37 – Só. 38 – Eboreo. 39 – Napista. 40 – Oc. 41 – Agá. 42 – Dilos. 43 – Ot. 44 – Ore. 45 – Obra. 46 – Aa. 47 – Sarar.

XADREZ

1. C come d6	D come d6
2. T-e8/ch	T come e8
3. T come e8/ch	T come e8
4. D come e8	D-f8
5. D come f8/ch	R come f8

6. b5

Se: a come b6
a7, etc.

Se: Bd3
b6, etc.

levando sempre peão a rainha.

ARITMOGRAFIA

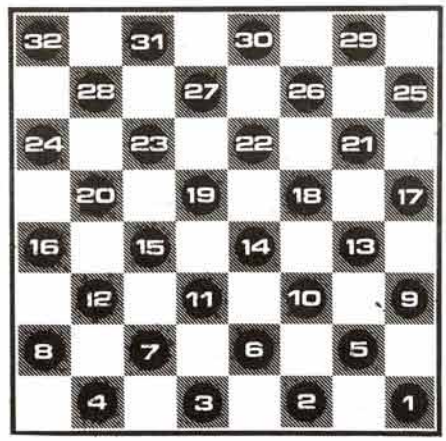
Horizontais

$6 \times 2 - 8 + 2 = 6$
$4 \times 4 : 4 + 2 = 6$
$(6 - 4) \times 6 : 2 = 6$
$(2 + 2) \times 2 - 2 = 6$

Verticais

$(6 - 4) \times 6 : 2 = 6$
$2 \times 4 - 4 + 2 = 6$
$8 : 4 \times 6 : 2 = 6$
$(2 + 2) \times 2 - 2 = 6$

DAMAS



Adoptando uma notação mais actualizada, os problemas de damas serão apresentados, deste número em diante, com a identificação das casas do tabuleiro como aqui se indica.

1. 19-22	32-23
2. 22-26	30-21
3. 11-14	1-9

4. 8-26-17-6-24 e ganham.

PILHA DE PALAVRAS

1 – Tapar. 2 – Trago. 3 – Truão. 4 – Tédio. 5 – Trepa. 6 – Testa. 7 – Truta. 8 – Tirar. 9 – Tarar. 10 – Tripa. 11 – Troco. 12 – Talar. 13 – Trama.

(Pau de surriola)

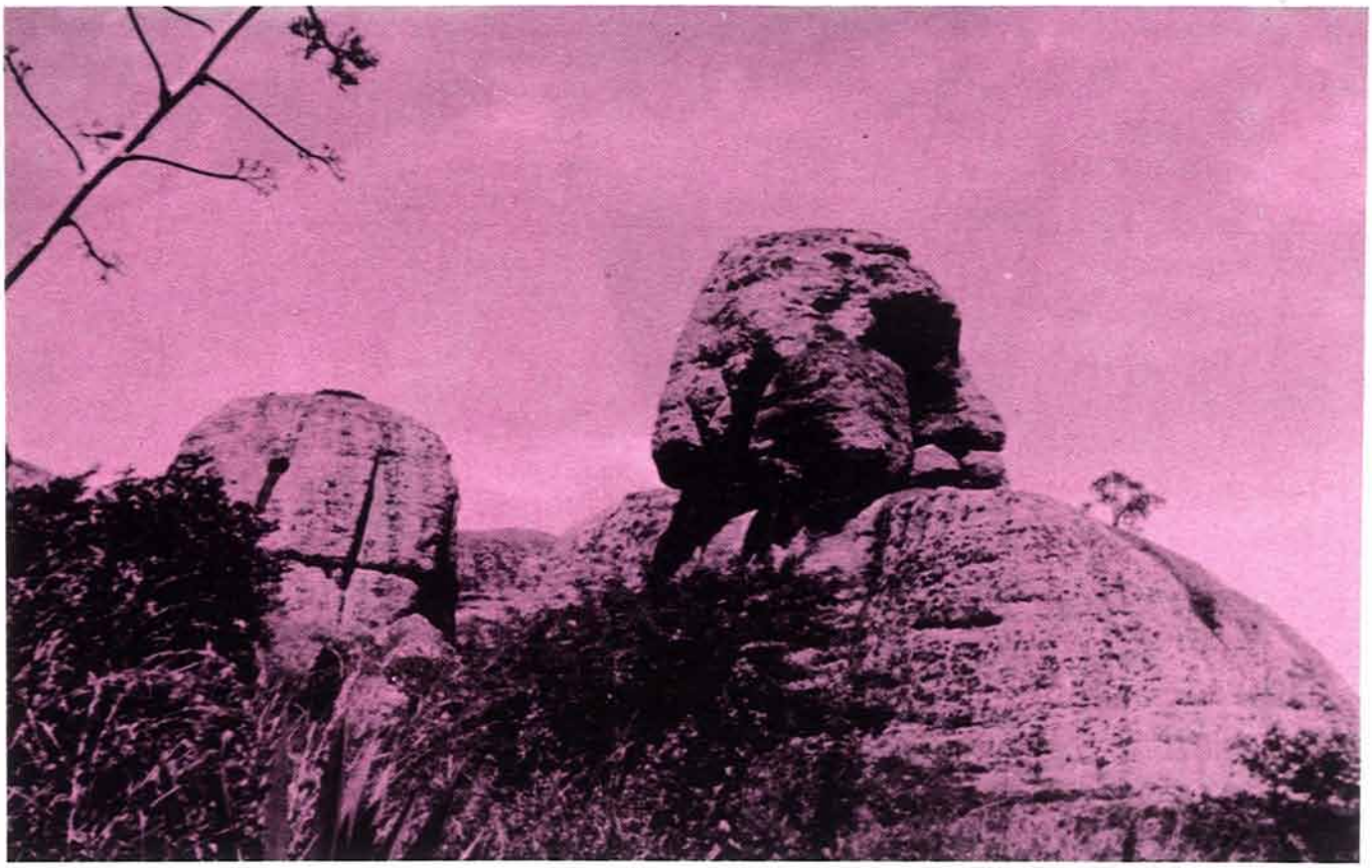
SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 29

Zebra, chimpanzé, crocodilo, leão, elefante, hiena, pacaça, búfalo, onça, rinoceronte, girafa, gazela, leopardo, macaco, hipopótamo e gorila.

VENCEDOR: António Marques Joaquim, de Lisboa.

IMAGENS DE ANGOLA

Pedras de Pungo Andongo



Quedas de Água de Duque de Bragança *(Fotos do com. Artur Gonçalves)*

Fragata «Almirante Gago Coutinho»
(Foto de A. Fernandes, fotógrafo do Gab. de Fotog. do E. M. A.)

Características Principais das Fragatas Classe "Almirante Pereira da Silva"

DIMENSÕES: Comprimento 95,9 m; boca 11,2 m; calado no casco 4,3 m; máximo 5,3 m; deslocamento standard 1450 tons.; máximo 1900 tons.

MÁQUINAS: Duas caldeiras «Foster Wheeler» e um conjunto de turbinas «De Laval» acoplado a um único hélice. Potência máxima 20 000 Shp. Combustível: nafta (370 tons.).

VELOCIDADE MÁXIMA: 27 nós. AUTONOMIA: 4000 milhas a 15 nós. GERADORES: Dois turbo-alternadores de 300 KW cada. Um *diesel* alternador de emergência de 100 KW.

ARTILHARIA: Quatro peças de 3" (76,2 mm) em dois reparos binados. Duas direcções de tiro. Objectivo essencialmente anti-aéreo.

ARMAMENTO A/S: Oito lança foguetes «Bofors», em dois reparos quádruplos. Seis tubos lança torpedos A/S, em dois reparos triplos dirigíveis. Dois morteiros para bombas de profundidade.

RADARES: Um de aviso de superfície; um de aviso aéreo; um de navegação; dois de ataque, ligados às direcções de tiro.

SONARES: Um de ataque, com calculador e direcção de tiro acoplada às armas de proa. Um de pesquisa, panorâmico, de médio alcance. Um domo rebocado, de profundidade variável (VOS).

GUERRA ELECTRÓNICA: Conjunto de equipamento muito completo para G. E. passiva.

GUERRA ABC: Equipamento de detecção de radioactividade. Circuito de descontaminação por chuveiro.

COMUNICAÇÕES: Extenso e diversificado conjunto de equipamentos para comunicações com terra, navios, submarinos e aéreos.

GUARNIÇÃO: 12 oficiais, 24 sargentos e 130/144 praças.

Os navios desta classe foram construídos segundo os desenhos da classe americana «Bealey» e «Courtney» com pequenas diferenças de armamento e equipamento introduzidos para satisfazer as necessidades portuguesas. Constituem a primeira concepção de navios de escolta dos Estados Unidos a seguir à II Guerra Mundial. São navios especialmente destinados à guerra anti-submarina, sólidos, flexíveis, altamente manobráveis, e especialmente armados e equipados para esse fim. As três fragatas deste tipo são a «Almirante Pereira da Silva» e «Almirante Gago Coutinho», ambas construídas nos estaleiros da Lisnave, em 1967, e a «Almirante Magalhães Corrêa», construída nos estaleiros de Viana do Castelo, em 1968.

(Colaboração do comando do N. R. P. «Almirante Pereira da Silva»)